

PER LA CURA DEI CAPELLIE DELLA BARBA USATE SOLO





Sorgete o calvi! Al grido del portento Ch'opra l'Acqua Chinina di Migone. Cerrono gl'infelici a cento a cento. Sperando in una pronta guarigione.

E dal piano e dai monte in tutta fretta S'affannan sospirando a giunger presto; Chi corre a piè, chi vola in bicicletta, Ed è felice in ver quei ch'è più lesto. Al bagno di quell'acqua portentosa. Uomini e donne, pria si deformati, Veggono i capi lor qual selva ombrosa Di splendidi capelli incoronati.

E dai loro petti sorge un grido solo: Gloria a chi ci dono la guarigione! Gloria in eterno a chi del nostro duolo Consolator si fè; Gloria a Migone!

L'acqua CHININA-MIGONE si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri Deposito Generale MIGONE & C. - MILANO - Via Orefici · (Passaggio Centrale, ?)



SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

DAVEY-BICKFORD-SMITH

MILANO - VIA BIGLI, 21 - TELEFONO 51-74 - MILANO

STABILIMENTI FAINO - ANGERA (PROV. DI COMO)

TELEFONO: GALLARATE 40-09 B

ESPLOSIVI

MICCIE DI SICUREZZA
MICCIA DETONANTE

- ACCESSORI -

CAPSULE DETONANTI
INNESCHI ELETTRICI

RINFORZI

ESECUZIONE DI MINE SPECIALI
INFORMAZIONI TECNICHE



L BUON ALBERGATORE

benevolenza dei Clienti
provvedendo in cucina
ed in tavola il nostro
insuperabile: Olio
d'Oliva Extradolce

PRODUTTORI OLIO D'OLIVA)
ONEGLIA

CHIEDERE LISTINO PREZZI



Tresse idrauliche applicate a qualsiasi industria-Macchine per la lavorazione della lamiera Macchine di preparazione per l'industria tessile-Organi di trasmissione - Materiale stampato

PRODVZIONI



STABILIMENTI

in VILLAR-PEROSA (Pinerolo) e TORINO, Via Nizza, 154

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI

TORINO . - Sede di Via Nizza, 154

MILANO . - Sig. Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15

GENOVA - - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20 r.

VERONA . - Sig. Ing. LAURO BERNARDI - Via S. Eufemia, 24

PADOVA - Studio tecnico Auto Materiali - Via Umberto, 30

TRIESTE - Sig. Rag. PIETRO CONCATO - Via Udine, 37

BOLOGNA - Sig. ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15

FIRENZE . - Sig. Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bia

ROMA...- Sig. IGNAZIO ZAPPA - Via Giubbonari, 25

NAPOLI . - Sig. ALMERICO REALFONZO - Piazza Nicola Amore, 6

CATANIA - Sigg. P. & G. F.III ZUCO - Via Etnea, 176

UN FATTO A CUI NON AVETE MAI PENSATO.

200.000 PUGNALATE ROVENTI

colpiscono in ogni ora di corsa, sulla vostra automobile lanciata a 40 km. quella sottile pàtina di olio che sola difende le pareti del cilindro dall'attrito del pistone.

Scintilla, scoppio, calore Scintilla, scoppio, calore

questo è il rombo del vostro motore.

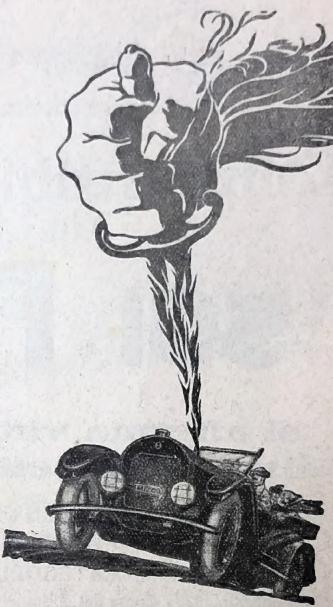
Voi prestate orecchio alla regolarità degli scoppi che fanno marciare la vostra automobile, ma non vi date alcun pensiero del calore che questi scoppi producono nell'interno del motore, calore che con una intensità di circa 540 gradi sulle teste degli stantuffi, e 150-200 gradi sulle pareti dei cilindri, tende a disgregare od a far perdere la consistenza all'olio, lasciando il prezioso metallo della vostra costosa automobile in preda all'attrito distruttivo.

Che avete in difesa di quest'opera distruttrice?

Avete è vero un sistema di raffreddamento che circola **fuori** dei cilindri, ma questo è un semplice aiuto esterno.

La vostra effettiva difesa consiste nell'olio lubrificante che circola entro il motore e che deve da solo sostenere il cozzo della battaglia col calore.

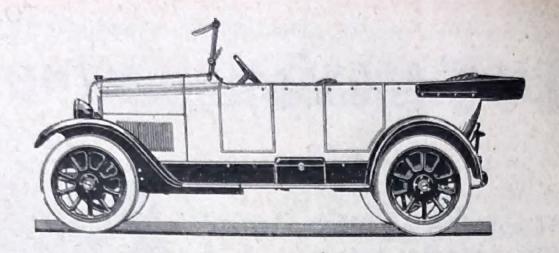
Ecco la necessità per voi di procurarvi un olio agguerrito alla lotta, che deve sostenere, e cioè resistere in misura massima all'azione disgregatrice del calore.



1 | E IL LUBRIFICANTE CHE RESISTE AL CALORE

Esso è tratto unicamente dai pozzi di Pennsylvania, ed è raffinato con il processo brevettato «FAULKNER» che gli conferisce la peculiare caratteristica di resistere alle alte temperature senza bruciare. Esso è fabbricato in sette tipi di diversa densità. Scegliete dal vostro fornitore la densità indicata per la vostra marca di automobile, consultando la nostra tabella e non usate che quest'olio.

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO - Via XX Settembre, 29 - GENOVA



L'imbattibile modello

501 FIFT

si afferma vittorioso nei più disputati meetings del mondo.

CATEGORIA 1750 cmc.

12 Febbraio 1923 - Corsa di velocità sul ghiaccio a Helsingfors - Finlandia 1º

CATEGORIA 1750 cmc.

12 Febbraio 1923 - Corsa del chilometro lanciato a Helsingfors - Finlandia 1º

CATEGORIA 2000 cmc.

18 Febbraio 1923 - Corsa sul ghiaccio a Cristiania . . . Norvegia 1º

CATEGORIA 2000 cmc.

25 Febbraio 1923 - Corsa del chilometro lanciato a Stoccolma - Svezia 1º

CATEGORIA 1500 cmc.

14-17 Marzo 1923 - Concorso di consumo a Christchurch - Nuova Zelanda 1º

CATEGORIA 1500 cmc.

18 Marzo 1923 - Corsa del chilometro lanciato a Ginevra . - Svizzera 1º

CATEGORIA 1500 cmc.

18 Marzo 1923 - Corsa del chilometro lanciato a Henlsingland - Svezia 1º



Attenti ai passaggi a livello!

ANCHE in Italia, come ormai tutti sanno (o dovrebbero sapere) molti passaggi a livello delle linee ferroviarie sono aperti e incustoditi. Gli automobilisti debbono quindi, all'avvicinarsi di tali pericolosi incroci, procedere con estrema cautela.

Tutti i passaggi a livello aperti sono segnalati con indicazioni speciali, collocate a sufficiente distanza. Ma tuttavia assai di frequente i giornali recano notizia di investimenti, gravissimi nelle conseguenze, che qua e là avvengono, specialmente di notte. Disattenzione dei conducenti le autovetture o gli autocarri?.... Velocità eccessive?... Insufficienza dei freni di fronte alla necessità di un arresto improvviso?...

Molte perfezioni, anche inutili, voi cercate nella vostra vettura. Non sempre vi occupate della perfezione più logica e necessaria: quella dei freni.

Troppi automobilisti osservano soltanto come e quanto la vettura corra, e non curano affatto come e quando possa fermarsi.

Pensate oggi ai vostri freni. Non domani: forse sarebbe troppo tardi!.

Siete voi certo di essere, in ogni istante, veramente padrone della wostra macchina?... Il buon freno non è quello che «inchioda» l'automobile. Il «blocage» improvviso del treno posteriore di una vettura, che diventa pericolosissimo se i freni sono anche anteriori, fa slittare o sbanda il veicolo. Il buon freno è sempre dolce e progressivo nella azione frenante, anche se voi non avete la sensazione di questa progressività, perchè la vettura si arresta come per prodigio, quasi al comando del vostro stesso pensiero.

Bisogna che la vostra macchina abbia oggi stesso il buon freno.

I ceppi di ghisa hanno fatto il loro tempo. Tutte le maggiori marche automobilistiche del mondo adottano ora il nastro di tessuto a base di amianto intrecciato con fili di metallo speciale che lo rendono praticamente indistruttibile.

Il FREN-DO è senza dubbio il migliore, il più esperimentato, il più efficace dei nastri per freni.

Così come i dischi FREN-DO permettono di formare le frizioni più dolci e progressive e di più sicuro innecto.

Chiedete il NASTRO PER FRENI FREN-DO a chi dirige il vostro Garage

Deposilo e vendita all'ingrosso dei materiali FREN-DO

ADOLFO ROSSETTI - TORINO - Via S. Francesco da Paola, 21 - Tel. 51-29

La Fibra Vulcanizzata

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE L. 12.500.000 INTERAMENTE VERSATO SEDE CENTRALE: MILANO VIA GIULINI, 6 - TELEFONI: 47-34 - 10-218

Indirizzo Telegrafico: Vulcanfibr · Milano

STABILIMENTI

GRECO MILANESE . PRECOTTO

Telefono 20-950

SESTO S. GIOVANNI Telefono MONZA

7-70

PRODUZIONE

FIBRA VULCANIZZATA IN FOGLI, BASTONI, DISCHI, ANELLI, COMPEN-SATO "AROSIOL ". _

MANIFATTURA

GRANDIOSA FABBRICA DI BAULI, VALIGERIA E ARTICOLI DA VIAGGIO IN OGNI GENERE, DI LUSSO, PER TURISMO, PER VIAGGIATORI DI COMMERCIO; I PIÙ SOLIDI, I PIU PRATICI - VASI PER CARDE, CASSETTE, CESTE, CORBE, VAGONCINI - RUOTE, INGRANAGGI, ARTICOLI VARI PER APPLICAZIONI INDUSTRIALI - MATERIALI ISOLANTI.

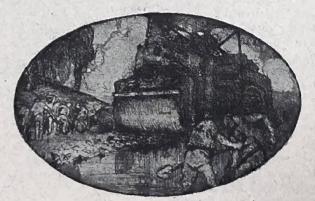
ESPORTAZIONE

IN TUTTO IL MONDO - CATALOGHI A RICHIESTA.

PURICELLI SOCIETÀ STRADE ANONIMA

MILANO

VIA MONFORTE, 44



PIAZZA VENEZIA, A

PALERMO

PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni

di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di ce-mento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmaca-dam - Catramature - Asfalti colati.

Miniere, Cave e Cantieri propri

Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali

Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carribotte, sfangatrici, scarlfi-

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada

"NAFTA"

SOCIETÀ ITALIANA PEL PETROLIO ED AFFINI

CAPITALE SOCIALE LIT. 200.000.000 INTERAMENTE VERSATO

SEDE E DIREZIONE CENTRALE

GENOVA

VIA MARTIN PIAGGIO, I (PIAZZA CORVETTO:



STABILIMENTI COSTIERI

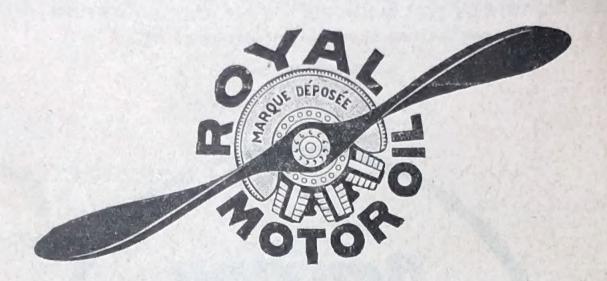
AUGUSTA - NAPOLI - SPEZIA - VADO LIGURE - VENEZIA

FILIALI

ANCONA - BARI - BOLOGNA - CAGLIARI - FIRENZE - GENOVA - MILANO NAPOLI - PALERMO - ROMA - SPEZIA - TORINO - TRIESTE - VENEZIA

AGENZIE E DEPOSITI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA

IL LUBRIFICANTE PER ECCELLENZA



R. GALLIAN & C. - BASILEA

Agenzia Generale per l'Italia con deposito

MILANO (38)

VIALE MONZA, 40 - TEL. 21-443



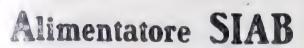


IASUPERIORITÀ del cuscinetto a sfere SKF non è dovuta soltanto alla sua perfetta costruzione, ma anche a tutti i dettagli del cuscinetto e sopratutto alle sfere, la cui precisione e solidità rappresentano quanto di meglio l'industria possa attualmente produrre a a a

Soc. An. Ital. Dei CUSCINETTI ASFERE SKF'- MILANO - Via T. Grossi, 7
NAPOLI-Via S. Lucia, 66-68
TORINO - Via X X Settembre, II

d d

FIAT, LANCIA,



(Brevettate in tutto il mendo)



Nuovissimo tipo di Alimentatore per motore a benzina

Senza galleggiante -- Senza nourrice

Funzionamento sicuro e continuo a qualunque velocità e su qualunque salita

Economizzatore di benzina

SOCIETÀ ITALIANA ALIMENTATORI BENZINA

Agenzia di vendita

Tia Morosini, 5 - MILANO (22) - Telefono 50-247

ACQUISTATE SOLTANTO CIÒ CHE RISOLVE EFFICACEMENTE IL PROBLEMA DELLA VOSTRA SOSPENSIONE

VINCITORE DEL GRAND PRIX BRESCIA, STRASBURGO, MONZA



È IL SOLO VERAMENTE EFFICACE E IL MENO CARO

Guardatevi dalle imitazioni

Concessionari esclusivi per l'Italia

D. FILOGAMO - Via dei Mille, 24 -- TORINO G. AMBROSINI - Corse San Maurizie, 36

NATURAL CONTRACTOR CON

Accessibilità di tutte le sue parti. Smontaggio istantane. Regolaxione definitiva una volta stabilità. Adottate in serie da Oltre 80 costruttori: Hispano-Suira, Chenard & Walcker, Mathis, Voisin, Delaunay-Belleville, Berlict, Delage, Delahaye, De Dion-Bouton, Gitroëa, Salmson, Latil, Hurtu, Amilcar, Mors, Ballot, Aurea, OM, Itala, ecc.

AGENZIA ITALIANA CARBURATORE "SOLEX", Ditta Boesch, 33, Corso Galillo Ferraris, TORINO - Tel. 54-24
Subagenzia di Milano: Corso Porta Vittoria, 4

MATERIALE PER CAPOTE



SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY

DETROIT, MICH. - BOSTON - FRAMINGHAM, MASS. New-York - Atlanta - St. Louis

il valore reale di un tessuto per capote non può essere provato che dopo un lungo impiego su qualsiasi classe di vettura e specialmente su quelle soggette ad un intenso servizio.

Il NEVERLEEK per la sua efficienza, ha sempre luminosamente provato la sua indiscussa superiorità su qualsiasi altro tessuto da capi te.

Non è perciò soltanto il tessuto elegante per la capote delle macchine di lusso, ma il materiale indicato per la capote di tutte le automobili.

IL "NEVERLEEK, È ASSOLUTAMENTE GARANTITO, COSCIENZIOSAMENTE FABBRICATO DA UNA CASA DI GRANDE REPUTAZIONE, CHE SI È AFFERMATA SUL MERCATO MONDIALE UNICAMENTE PER L'ECCELLENZA DEL SUO PRODOTTO.

il marchio di fabbrica "NEVERLEEK, che garantisce al compratore l'autenticità del prodotto è distintamente impresso a colore oro antico ogni due Yarde nella parte interna del tessuto.

PAOLO CASALOTTO

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA - TORINO - VIA PRINCIPI D'ACAIA, 20 - TELEF. AUT. 42-974
INDIRIZZO TELEGRAFICO "CARCOCLOTH", - TORINO

BIHET

SEGMENTI - PISTONI

QUALSIASI MISURA SEMPRE PRONTA

CORTE & COSSO - TORINO (12)

VIA CAVALLERIZZA Z



ACCUMULATORI SCAINI

Tutte le applicazioni

VIA TROTTER, 10 - MILANO - TELEFONO 21-896

EXCELSIOR - MARTINSYDE

TO HE 2 CIL.

AGENTE GEN. MAX TURKHEIMER MILANO 7.





FERNET-BRANCA

Aperitivo. Digestivo

VERMOUTH
VIEUX COGNAC
AMERICANO ~
VINO CHINATO
BITTER

Creme e Liquori Sciroppi e Conserve





CARTE PATIVATE

Tutti - i tipi per cromolitografia e tipo grafia.

CARTE FOTOGRAFICHE

Per stampa a luce diretta (al eitrato di argento) - Per stampa in camera oscura - Carte bromuro, clorobromuro, cartoni per ingrandimenti, cartoni per stampa rotativa, carte a superficie rugosa in tinta bianca e gialla per lavori artistici.

FILM NEGATIVO e POSITIVO per la cinematografia

LASTRE FOTOGRAFICHE

Rapide - Ultrarapide - Ortocromatiche - Eocromo speciali per riproduzione di quadri.

CHIEDERE CAMPIONI E PREVENTIVI PER QUALUNQUE QUANTITATIVO ALLA

Soc. Anon. TENSI - Milano





SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA a FIGLI

VIA BALBO, 9

TORINO

VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

MACCHINE ED IMPIANT!

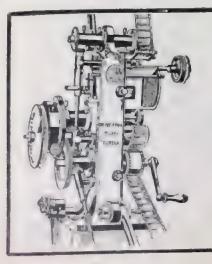
PER

INDUSTRIE CHIMICHE - ESTRATTIVE - DOLCIERE - ALIMENTARI
ACIDO CITRICO E TARTARICO - OLEIFICI - SAPONIFICI
STEARINERIA - COLLA
CIOCCOLATO - CACAO - CARAMELLE - BISCOTTI - TORRONE

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE BILANCIERI







OFFICINE PIO PION - MILANO

VIA LAMBRO, 6 - TELEFONO 20-163 indirizzo telegrafico: PIO PION - MILANO - Code Used - A.B.C. 5,th Edition

ABBRICA PPARECCHI

CASA FONDATA NEL 1908

Proiettore "EUREKA,, (marca depositata) serie 1921 - in bronzo e accialo IMPIANTI COMPLETI - ESPORTAZIONE

-CATALOGHI F LISTINI GRATIS -



PER I VOSTRI FARI

per l'illuminazione interna desil Autobus per le saldature autogene in Officius

L'ACETILENE DISCIOLTO

(in bombole)

vi è indispensabile se volete avere:

Luce potente continua e regolabile, efficace anche con la nebbia

Economia di consumo (consumate solo l'Acetilene che utilizzate)

Pulizia

Saldature autogene sloure

SOE. AR. IMPRESH GENERALE FORNITURE FARI . FANALI

Capitale interam. versato L. 1.440.000 Sede centrale: ROMA, Via Bue Maccili, 56 - Telegr FAR ANALI-ROMA - Tel. 20-42 Filiale: VENEZIA. Calle 22 Marze. 2487 - Telef. 17-18

Officine per la produzione dell'Acettlene disciolto in Italia:

ROMA - Via Maruccini, 33 - Telef. 41-65 MURANO (Venezia) - Fondamenta Navagero - Tel. 18-72 BOVISA (Milano) - Via Oberdan, 4 - Telef. 60 300 NAPOLI - Via Nuova di Poggioreale, 54 - Telef. 37-38 CIVITAVECCHIA - Forte Michelangelo



Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE

SEDE IN MILANO - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino) Capitale sociale L. 10.000.000 intigramente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1922 L. 64.303.026.68

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato 400 sinistri così ripartiti

| per | Urti contro alberi, paracari | i e | e si | imi | li | | ٠. | | N. | 66 | sinistri | per | L. | 42.040 |
|-----|------------------------------|-----|------|-----|----|---|----|---|-----|-----|----------|----------|----|---------|
| | Scontri ed investimenti in | ge: | nei | re | | | | 1 | 3 | 223 | 3 | | 3 | 150.745 |
| 29 | Slittamenti | | | | | | | | - 5 | 25 | | > | 3 | 15.380 |
| | Ribaltamenti | | | | | | | | | 30 | | > | 2 | 39.015 |
| 39 | Cattivo stato delle strade | | | | | ٠ | | | 20 | 28 | , | b | | 21.475. |
| 3- | Scoppio di pneumatici . | | | | | | 0 | | | 9 | | э | > | 22.060 |
| 3- | Laucio di sassi | 0 | | | | | | | 3- | 13 | | | > | 1 205 |
| > | Negligenza dello chauffeur | | | | | | | | > | 6 | | | , | 1.385.— |

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T.C.I. col quale ha accordi speciali a favore del Soci.

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 142.912.615.02



Dove e come acquistate l'Olio Lubrificante?

Ogni compera va soggetta a serie riflessioni. Acquistando l'olio lubrificante vi domandate: È buono o cattivo - adatto o inadatto?

E coow due comuni metodi di richiesta, uno suggerito da falsi preconcetti in fatto di lubrificazione, l'altro dal logico apprezzamento del valore della lubrificazione scientifica:

" Datemi dell'olio denso ...

3 - Lia dato olio può essere chiamato "denso " da ma rivenditore oppure "semidenso " da un atro. Nessura regola viene osservata per le designazioni "fluido " "semidenso " "denso " ed "extradenso ". Alla meglio questi sono termini indefiniti.

4 - Chi aequista i Cargoyle Mobiloil prescinde dat scadenti vendati ad alti prezzi. Parecchie migliala di chilogrammi di olti di qualità inferiore nono venduti agli stessi prezzi dei Gargoyle Mobiloil.

5 - Una buora metà degli inconvenienti nel motori sono cansuti da una lubrificazione inappropriata.

Gli alii "inadatti " provocano perdite di compressione, spreco di benzina frequenti riparazioni, rapido logorio de motore e tendono a formare eccessivi residui carbuniosi.

Vi è un solo mezzo efficace perliberaryi da usa cattiva abitudine Sostituiria con una buona:

Acquistate i Gargoyle Mobiloil,

" Datemi una latta di Gargoyle Mobiloli, perchè:

1 - 9 off barificanti su 10 sono soltanto sottoprodetti del petrolis grezzo, provenienti dalla produzione
della benzina.

1 - 1 Gargoyle Mobiloil sono prodotti da specialisti
in fatto di lubrificazione, con metodi speciali, da petroli
grezzi scelti per le qualità lubrificanti che posseggono,
senza tener conto della benzina che se ne può ricavare.

2 - Sm venti latte d'ollo qualsiasi acquistate a caso,

2 - L'assoluta uniformità dei Gargoyle Mobifoil è
mantenuta mediante accurati e moderni processi di lavorazione. Di ogni produzione vengono eseguite circa
30 prove separate.

3 · ll "corpo,, di ogni gradazione di Gargoyle Mobioli è, rigidamente stabilito e risponde con esattezza scientifica alla lubrificazione delle automobili per le quali è raccomandato.

5 - I Gargoyle Mobiloii riducono al minimo le spese di riparazione. Usandoli secondo le indicazioni contenute nella "Guida della Perfetta Lubrificazione, otterrete la massima efficienza del vostro motore, il minimo consumo di benzina, riducendo pure al minimo l'usura e la formazione di depositi carbomiosi.

Acquistando i "Carpoyle Mobiloli", è preferibile esigere recipierti litografati i quali dovanno portare impressa la meri "GARGOYLE", in rosso e nero. Verificare, moltre, ehe i dischetti di gazanzia pooti nai boschietti slane eti di gazanzia pooti nai boschietti slane intatti.

Una gradazione per ognitipo di motore AGENZIE e DEPOSITI: Bari, Biella, Bologna, Bolzano, Cagliari, Firenze, Genova, Livorno, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Sampierdarena, Torino, Termini Imerese, Trieste, Venezia.

GUIDA

per la perfetta fubrificazione dell' Automobile

Neila Tabens organista unua inditate le gri-dazioni di l'argoria Michilosi mattemente appropriate per la inheficazione deli metani d'automobili

A tignifica Cargeyte Mabifoli "A a BB o Cargeyte Mabifoli "BR.,
B o Cargeyte Mabifoli "B o Cargeyte Mabifoli "B o Cargeyte Mabifoli "E o Cargeyte Mabifoli "Aretic,

| AUTOMOBILE | 8 8 | |
|---------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1 2 | - |
| Afea | 9 88 5 88 | |
| Alfa. | H B | |
| Aures | 16 B | 58 A |
| Best Cagggess | NEB A | I A A |
| Blanchi | 1988 198 | BU 90 |
| Briscot | B EN | A Arc |
| Bugasti | LINE ALS | |
| Buire (Lat | 1 4 M P | 50 A |
| Cadillac . | BH A | J 19 1 904 |
| Chevrolet (490) | Are Are | APC ACC |
| | 3 A 1545 | A Arc |
| Chiribiri | 6世 人 | ing A |
| C. M. N. | | 5 A |
| C. M. N. | 184 7 | 68 A |
| Daimier | IA A | AA |
| Darrier Darrace (Talkets De Dion Boston | fund i | |
| De Dios Boston | A GAU A Abi A Abi | 58 A 54 8 |
| Delage | 148 A | 54 88 |
| Diette | 98 58 | 8 84 |
| Dodge Bros. s | 9 40 | B 80 |
| Distite Dodge Bron. Fint | M SAN | E 61 |
| | A Art | |
| 440 | | |
| | 행이 | 4 4 |
| Hotelikiss . | AAA | A And |
| lnotta Fraschini . | A A. | A Arc B USB B B |
| tala | B Û | 1 1 1 |
| Lauda (Hat hatrappel | A A | |
| Lorraton Dimerkin | | 3 # 1 A |
| Marmon | 044 | BB A |
| Merofdès . | TO A | A BW |
| (k. ts) | 14 A. | A AK |
| Mors (s. v.) | J. Arc | BO A |
| M. V. (MANOCHARISTAPPENIE | MAS A | B 85 |
| Nagant Prères | 16.5 A | |
| Nazzara | 7 8 | 0 0 |
| O. M. Overland | 1:14 | 12 4 |
| Overland Packard | I A | AA |
| Peerless & effindre | 4 4 | AA |
| Peugeol (10 htp.) | 1 2 100 | A ARC |
| Renault | I S A | A A A A B B A A B B A A |
| (autocarri) | Day A | AB A |
| Restalli Rochel Schneider Rolls Royce | I TIT | 14 4 |
| Rochel Schmider | A RV | WE A |
| Laurer (todesco) | 1 | AA |
| to (nastrant of w | Total A | OR A |
| C. A. P. Imburd | NA A | 6 00 |
| crippa | US PAC | 00 A |
| Ø# | 73 A | |
| itearns Kulph | BA | 8 4 |
| ileyr. | 13 4 | 1 |
| itudebaker | 1 7 | A A |
| iunbeam . L'emperimb (o museim). | 8 8 | 10 6 |
| Inic | An | A AM |
| Eedel " | Ins. y | fan! y |
| - | | |

Vacuum Oil Company Sede Sociale: Via Corsica, 21- F Genova

Società Anonima Italiana

Assemblea generale ordinaria e struordinaria dei Soci del TCI, pag. 467. — Relazione del Consiglio dei l'Esercizio 1922, pag. 468 — Relazione dei Sindaci sul bilancio al 11 dicembre 1922 del T.C.I., pag. 479. — Bilancio consuntivo dell'Esercizio 1922, pag. 480 — Rendiconto d'aminimistrazione dal 1º gennaio al 31 dicembre 1922, pag. 482 — Un atlante linguistico-etnografico svizzero italiano, C. laberg e G. Ind., pag. 483. — Il castello di Gorizia, A. Morassi, pag. 494. — Il Mascal ila festa della Croce all'Asmara), E. Mellini, pag. 499. — Le gru elettriche, A. Alpe, pag. 503. — Lipizza e la sua 1972a, l'honordi, pag. 208. — Cose e luoghi di Tosca na Monteoliveto Maggiore, I. Dami, pag. 514. — La mova rete di servizi automobilistici della Sardesna. A. Taramelli, pag. 522. — Alessandro Manzoni, M. Poreno, pag. 531. — Il Palagio di Parte Guelfa a Pirenze, G. U., pag. 523. — Le iniziative dell'Enit. Il secondo viaggio dei medici alle stazioni idrominerali, pag. 549. — Vita del Touring, pag. 551. — Il e Salon i dell'auto alla IV. Fiera campionaria internazionale di Milano, F. Cerri, pag. 557. — Notizie ed echi, pag. 563. — Ribassi e facilitazioni ai Soci del T.C.I., pag. 582. — Soci benemeriti del T.C.I., pag. 585. — Statistica Soci, pag. 588.

Bresione: Bott. diviani Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Belevate alla Birista, Refatteri Casi: Bott. Attillo Gereili: Bott. Luizi Bres.

Direxione; Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C. I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi : Bott. Attilio Cerelli; Dott. Luigi Rusea NOM SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

Consoci, staccate e rispedite subito!

Scheda di votazione da staccare e rinviare alla Sede del T.C.I.

Chiusura della votazione: il 31 Luglio 1923

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile non più tardi del 31 Luglio p. v.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al bilancio 1922, alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti, e alle proposte modificazioni dello Statuto Sociale Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare.

NB. - Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1 Agosto 1923.

Votazione del Bilancio del Touring per l'anno 1922:

Approvo il bilancio presentato dulla Direzione Generale del Touring per l'anno 1922, pubblicato nella Rivista Mensile del Touring, N. 5, Maggio 1923 e sul Foglietto d'informazioni N. 2, Aprile 1923 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.

Votazione per la nomina delle cariche sociali:

| Consiglieri scadenti dalla carica per compiuto triennio e rieleggibili: | Consiglieri proposti pel triennio 1923-24-25 |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1 Bertarelli Gr. Uff. Luigi Vittorio | 1. |
| 2. Bertolini Cav. Lorenzo | 2. |
| 3. Candiani Comm. Dott. Ettore | 3. |
| 4. Garbagni Ing. Mario | 4 |
| 5. Guasti Comm. Avv. Federico | 5. |
| 6. Moldenhauer Dott. Cav. Carlo | 6. |
| 7. Moro Avv. Elia | 7 |
| 8, Radice Cav. Uff. Avv. Felice | 3. |
| 9. Rosetti Avv. Doro | 9. |
| 10. Sansoni Ing. Comm. Francesco | 10 |
| Sındaci scadenti dalla carica e rieleggibili: | Sindaci proposti per l'esercizio 1293: |
| 1: Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo | 1. |
| 2. Magnocavallo Rag. Cav. Camillo | 2 |
| 3. Rocca Dott. Rag. Gian Battista | 3 |

NB. - S'intendono proposti per la riconferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

Approvo le proposte modificazioni agli articoli, 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale, e di cui è cenno nel fascicolo cui la presente va allegata.

NB. - Chi non approva è pregato di cancellare l'indicazione degli articoli,

Lembo da piegare

Alfrancare con bollo da 10 centesimi

primo lembo da plegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

pjjy

Direzione Generale onvins Elub Italiano

MILANO
Corso Italia N. 10

Lembo da plegare



Anno XXIX - N. 5

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA RIPRODUZIONE VIETATA -

Maggio 1923

Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria dei Soci del Touring Club Italiano

A sensi degli articoli 27, 28, 29, 31 e 43 dello Statuto Sociale sono indette per votazione « ad referendum » le Assemblee Generale Ordinaria e Straordinaria dei Soci del Touring Club Italiano. Il giorno di chiusura della votazione è fissato al 31 luglio 1923.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA:

I. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione;

2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1922; 3. Voto sul Bilancio consuntivo 1922;

4. Elezioni:

a) di dieci Consiglieri in sostituzione dei Signori: Gr. Uff. L. V. BERTARELLI, Cav. LORENZO BERTOLINI, On. Comm. ETTORE CANDIANI, Ing. Cav. MARIO GARBAGNI, Comm. Avv. Federico Guasti, Cav. Dott. Carlo Moldenhauer, Avv. Elia Moro, Cav. Uff. Avv. Felice Radice, Avv. Doro Rosetti, Ing. Comm. Francesco Sansoni (uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili);

b) di tre Sindaci in sostituzione dei Signori: Cav. Uff. Rag. ANGELO LONATI, Rag. Cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, Dott. Rag. GIAN BATTISTA ROCCA (scaduti dalla carica

annuale e rieleggibili).

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA:

Modificazione degli articoli 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31, 32, 33 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate

alla sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1923.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1º agosto 1923, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 30 aprile 1923.

ONSIGLIERE SEGRETARIO Alfredo Zaffaroni.

IL PRESIDENTE L. V. Bertarelli.

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1922

I. Movimento dei Soci. - II. Consistenza patrimoniale. - III. Le spese per le pubblicazioni. - IV. La propaganda. - V. Alcuni lavori compiuti nel 1922. - VI. Il servizio Dogane. - VII. Per i lavori in corso o in preparazione. - VIII. I lavori in corso. - IX. Le Gite Nazionali. - X. Il Campeggio in Val Contrin. - XI. Le Commissioni e i loro lavori. - XII. L'Istituto Sperimentale Stradale. - XIII. "Le Stade ". - XIV. III Convegno Nazionale Stradale di Napoli. - XV. I Cartelli indicatori. - XVI. I Cartelli dei Comuni. - XVII. Le Autostrade. - XVIII. Il Villaggio Alpino del Touring. - XIX. I rapporti coll'ENIT. - XX. Una lieve ma necessaria modifica di Statuto. - XXI. Per una più larga espansione del Touring nell'America Latina.

CONSOCI,

I. Movimento dei Soci. — L'esercizio chiuso il 31 dicembre 1922 resterà memorabile negli annali del Touring per aver raggiunto il numero di 212.599 Soci che ci pone nettamente alla testa delle Associazioni consorelle di tutto il mondo.

Non è una meta ma solo un momento del nostro cammino: intorno al Sodalizio è un fervore di nuove adesioni, che lascia adito alle previsioni più lusinghiere. Così il motto ... et ultra inciso nella bella medaglia che ricorda « duecentomila Soci raccolti nel tuo nome, o Italia » non è soltanto fausto auspicio, ma fatto positivo.

Non è temeraria la speranza che il 1923 si chiuda con un quarto di milione di Soci. Occorre però di consolidare questa brillante situazione. Bisogna darle stabilità.

Vi è perciò un voto essenziale da espri-mere ancora una volta e il Vostro Consiglio lo ripete qui nel documento capitale delle sue comunicazioni ai Soci, raccomandandolo alla loro benevola, sentimentale e anche interessata attenzione. Non meno di 72.000 Soci (vedi nel Bilancio all'articolo: quote ver-sate al 31 dicembre '22 pel '23) dimenticarono che avrebbero dovuto versare la quota già dal 15 novembre '22. Questa enorme falange di ritardatari disorganizza l'Amministrazione in tutte le sue registrazioni e in molti suoi contratti (carta, stampa) e ciò ri-cade sui Soci, i quali non possono pretendere che i ritardatari vengano poi registrati con magica prontezza e i loro indirizzi che erano stati scartati, rimessi alla pari degli altri, nè che le pubblicazioni si ristampino per essi in un batter d'occhio. Con una quota di 10 lire, al giorno d'oggi coi personali retribuiti come è necessità, bisogna che que-ste diecine di migliaia di Soci si persuadano che si pongono dalla parte del torto per qualsiasi loro successivo reclamo.

Gli inconvenienti dei ritardi e anche quelli del rinnovo annuale delle registrazioni si sopprimono facendosi Soci Vitalizi. Il movimento per il vitaliziato va intensificandos (3.955 nel '21, 7.930 nel '22) ma deve essere molto più pronto e largo nell'interesse del Sodalizio e dei singoli Soci. Questo occorre, questo dovete far subito (1).

Anche i mutamenti di indirizzo sono causa di disordine per insufficiente solerzia nel trasmetterceli. Essi ci sono mandati il più spesso parecchio tempo dopo che già furono effettuati e se al vecchio indirizzo fu già predisposta una spedizione non è possibile rintracciarlo fra altri 225.000.

II. Consistenza patrimoniale. — Le risultanze del bilancio sono di legittima soddisfazione. Chi metta in relazione l'eccedenza attiva del '22 di L. 275.322,32 (anche se piccola rispetto all'importanza complessiva delle cifre) coll'enorme sforzo fatto per dare in piena gratuità ai Soci, oltre gli innumerevoli altri servizi, le tre grandi pubblicazioni: l'Annuario Generale, la Guida, l'Atlante Stradale, può trarne davvero motivo di meraviglia poichè il valore librario delle tre opere ammonta almeno a 70-80 lire.

Il Fondo disponibile sale nel '21 da li-

Il Fondo disponibile sale nel '21 da lire 1.157.952,27 a L. 1.438.915,03 mentre il numero confortante (per quanto noi desideriamo molto di più) di nuovi Vitalizi inscritti vi aggiunge il fondo di garanzia ad essi vincolato di L. 1.205.500 e i nuovi Soci Fondatori della Sede (troppo pochi anch'essi: 297) altre L. 29.700 cosicchè il montante del Patrimonio (titoli di Stato o da esso garantiti al corso del 31 dicembre 1922; stabile della Sede al costo di anteguerra e limitate esistenze calcolate con prudenza) è dell'importo di L. 6.675.940,03, ragguardevole, poiche il Sodalizio è sostanzialmente un Ente colturale.

Si è potuto quest'anno, giovandoci del rialzo del corso dei nostri valori, costituire una riserva per la loro fluttuazione di lire 105.082,54.

⁽¹⁾ L'associazione Vitalizia importa, per l'Italia e Colonie L. 150,20 (Estero L. 250,20). I Soci Vitalizi fondatori della Sede versano L. 100 in più.

III. Le spese per le pubblicazioni. - I periodici Le Vie d'Italia, La Sorgente, Le Stra-de; la Guida dell'Italia Centrale (2º Volume), l'Atlante Stradale (3º Fascicolo), l'Annuario Generale, il Foglietto di Informazioni ed altre opere minori hanno assorbito L. 4.601.844 e cent. 83 con un aumento di L. 1.575.268,67 sull'esercizio precedente. È una cifra imponente che misura con evidenza assoluta la grandiosa propaganda del Touring. Le idea-lità programmatiche del Sodalizio sono at-tuate con mezzi poderosi. Dopo di averne avuto visione in una sua recente solenne visita alla Sede del Touring, il Presidente del Consiglio firmava l'albo degli ospiti illustri facendo seguire questa laconica, ma per noi lusinghiera, postilla « con ammirazione ». Guide, Carte, Annuari e tutte le pubblicazioni in genere sono diffuse in masse colossali a centinaia di migliaia di copie, con una penetrazione colturale di vastità che non trova forse altri riscontri e con chiarezza di direttive patriottiche e didattiche costante e precisa.

IV. La Propaganda, intesa in Bilancio nel senso di lavoro per la diffusione del Sodalizio, ha assorbito L. 183.273,80 e cioè lire 56.131,63 in più del 1921. Come si vede anche per l'aumento del numero dei Soci occorrono mezzi e tutta un'attività speciale che sfugge al pubblico, presso Consoli e propagandisti e che ha per base pubblicazioni apposite, premi di benemerenza, riconoscimenti vari e così via.

Vivissima deve essere la riconoscenza del Sodalizio al Corpo Consolare per l'attività addimostrata in molti modi, ma soprattutto nell'associare nuovi adepti al Sodalizio. Sotto questo aspetto furono segnalati in Rivista molti nomi ammirabili per la straordinaria

efficacia della loro propaganda.

V. Alcuni lavori compluti nel 1922. — Essi sono ben noti ai Soci, perciò li ricordiamo con pochi accenni. Per più ampie notizie si consultino le note esplicative lungo l'anno nelle Vie d'Italia e, più brevemente, nel Foglietto d'Informazioni.

1. Le Vie d'Italia. — Nel 1922 si attuò nel nostro maggior periodico una importante riforma: la stampa su carta patinata, che gli conferisce grande nitidezza ed eleganza. Le Vie d'Italia costituiscono ora una pubblicazione altamente stimata e che tutti ci invidiano. Una circolare del Ministro della Pubblica Istruzione la segnalò alle Scuole Medie e Superiori quale strumento efficace di diffusione e di volgarizzazione della coltura. La tiratura è in continuo aumento. Il volume del '22 conta 1304 pagine con oltre 1000 incisioni. Articoli ed illustrazioni sono, senza eccezioni, originali.

Nonostante lo sforzo finanziario del cambio di tipo della carta, l'abbonamento è rimasto immutato: irrisorio per i più solerti Soci — i primi centomila — bassissimo per

gli altri.

Il vostro Consiglio formula qui un voto: nessuna famiglia manchi delle Vie d'Italia: è una tal manifestazione di salda coscienza nazionale, è tal rivista ragionata e gradevole di ricchezze e di forze nostre, tale suscitatrice di pensieri e di energie, che a nulla meglio la sapremmo paragonare che ad una splendente fiaccola perennemente accesa.

2. Venne dato gratuitamente nel 1922 il II Volume della Guida dell'Italia Centrale, « Firenze, Siena, Perugia, Assisi ». E si verificò subito dopo, a vista d'occhio, un fatto significativo che continua e continuerà indefinitamente: nelle quattro città un inaspettato rosseggiare del nostro libro nelle mani di innumerevoli: segno che giunge opportuno, aspettato, utile.

3. L'Atlante stradale d'Italia del T. C. I. al 300.000, si è arricchito col 3º fascicolo, pure dato gratuitamente lo scorso anno: 8 nuovi fogli, graditi in modo particolare perchè contengono un territorio di superlativo interesse patriottico e turistico, la Venezia Tridentina e la Giulia. L'Atlante conta così alla fine del '22, 6.280.000 fogli in mani italiane.

4. L'Annuario Generale, che preamnunciammo — e parve miracolo — come volume di 1000 pagine, ne contò invece ben 1208 ed ebbe una tiratura di 235.000 esemplari. Se lo sforzo finanziario eccezionale della gratuità merita particolare nota, l'Annuario va distinto altresì per la quantità e la precisione di notizie, frutto di una organizzazione grandiosa di collaborazioni, inchieste e corrispondenze.

Il maggior vantaggio dato da questo nostro lavoro è di essere riuscito in pochi mesi a rendersi indispensabile agli italiani, facilitando con la materia tecnica e turistica, le indicazioni e gli indirizzi innumeri, lo svolgimento di molte attività civili, contribuendo potentemente alla diffusione di una vasta coltura di dettaglio che sarebbe impossibile

trovare ad altre fonti.

5. Della Guida d'Italia per gli Stranieri nello scorso anno è inscito il I Volume « L'Italie des Alpes à Rome ». Redatto, tradotto, stampato, rilegato in Italia, è entrato nella notissima e giustamente stimata collezione dei Guides Bleus della Casa Hachette di Parigi.

È un volume di 637 pagine con 26 carte geografiche e 27 piante di città oltre a molti interni di edifici. Costò molta fatica e molto denaro. Dal punto di vista economico rappresenta pel Sodalizio una passività non indifferente, ma ben giustificata dalla nobiltà del fine. Il Consiglio del Touring è sicuro che i Soci sono consenzienti in questa sacrosanta propaganda di richiamo, in cui la più assoluta oggettività è a servizio dei fatti veri, ma esclude i non veri. Pertanto il libro costituisce un cordiale e pratico invito agli stranieri a venire in Italia per conoscere la verità, ma con animo scevro da prevenzioni.

L'Italia artica e antor pra la nuova passerà davanti ai loro co bi ne sp. volin, ne trave stita, ma forte e sicura di sè.

6. Per i Consolal, gli Affiliamenti, gli Alberghi, i Ribassi di tessera, venne alacremente continuato il lavoro che ebbe il suo maggior sviluppo nel '21. L'Annuario Generale riflette in ogui riga questa grande attività, frutto di lunghe e pazienti trattative, di contratti, di inchieste, di ricerche, di controlli senza fine.

7. Il Turismo Scolastico. I risultati in questo campo sono soddisfacenti. Abbiamo festeggiato il suo primo decennio con un solenne Convegno di tutte le Commissioni, che ha riunito in Milano 250 studenti e insegnanti dai più lontani punti d'Italia rappresentanti delle 40 nostre Commissioni locali. Il Convegno splendidamente riuscito è ricordato da una bellissima medaglia donata dal comm. Johnson, presidente del Comitato Nazionale.

Quest'anno numerose Commissioni nuove si sono aggiunte alle esistenti con grande concorso di alunni e di professori e con piena soddisfazione di tutti : giovani, insegnanti e genitori. Anche in minuscoli centri si sono costituite piccole Commissioni di valore morale speciale, perchè portano una corrente di vita sana e forte in ambienti digiuni di queste iniziative.

Successi particolarmente notevoli si ebbero nella Venezia Giulia. Manipoli di insegnanti e di devoti alla buona causa hanno costituito a Trieste, Gorizia, Gradisca, Ca-podistria, Pisino, Pola organismi attivissimi, ed organizzato gite frequenti e numerose, come il memorabile convegno sul Monte Re (Pasqua del 322) con un concorso di oltre 600 alunni.

Complessivamente furono condotti in gite, spiritualmente e fisicamente fruttuose, circa 30.000 studenti. A questo lusinghiero risultato contribul il Ministero della Pubblica Istruzione richiamando l'attenzione dei Provveditori agli Studi e dei Capi di Istituto sull'opera del Touring nel campo del Turismo Scolastico, ritenuta consona a quello spirito di rinnovamento che anima la scuola e che tende, rendendola campo di osservazioni e di diretta esperienza, ad avvicinarla alla vita reale ».

E poichè l'educazione fisica nelle scuole sta per essere disciplinata con nuove direttive, abbiamo motivo di sperare che l'opera del nostro Comitato Nazionale di Turismo Scolastico possa avere a sua disposizione un campo più vasto e nuovi e maggiori con-

sentimenti.

8. La Sorgente. Questo nostro Periodico, organo del Comitato Nazionale di Turismo Scolastico del T.C.I. va penetrando nei suoi ambienti naturali: scuola e famiglia, ove è letto con interesse e con simpatia. La sua redazione si è andata trasformando e verrà

auche più perfezionandosi nel senso che oltre a potre in evidenza quanto si viene effet-tuando nel campo del Turismo Scolastico, tende ad illustrare tutto ciò che, nelle gite, può essere argomento di studio, educando così i giovani alla osservazione individuale e contribuendo alla loro coltura. E a prova del lusinghiero apprezzamento di questa nostra Rivista da parte delle persone che meglio sono in grado di valutarla, stanno gli abbonamenti inviati da non pochi insegnanti e capi di Istituto per la quasi totalità delle rispettive scolaresche.

9. La propaganda speleologica. In ripetuti articoli delle Vie d'Italia si è fatta la storia dell'intenso lavoro compiuto dal Touring per destare nel Paese quell'interesse per la speleologia di cui è maestra la Società Alpina delle Giulie. La valorizzazione nazionale delle ricchezze turistiche sotterranee del Carso è un dovere ora che esse furono sottratte alla frequentazione straniera. Pel risorgimento dopo guerra delle Grotte di Po-stumia abbiamo lavorato attivamente con positivi risultati. Per la messa in valore del gruppo speleologico in amministrazione della S.A.G. abbiamo le più vive simpatie. Per rendere più largamente note le esplorazioni sotterranee della Venezia Giulia stiamo preparando una grande opera di volgarizzazione di cui parleremo fra non molto. E speriamo che l'amore alla ricerca e alla visita di grotte si estenda a quelle regioni italia-ne, numerose e vaste, che ne possiedono una grandissima quantità per la loro natura carsica, e riservano perciò agli esploratori senza dubbio il premio di interessantissime scoperte.

VI. Il servizio Dogane. – I depositi a garanzia erano al 31 dicembre L. 6.758.530,45 (contro L. 3.486.550,45 del '21) pel sempre maggior sviluppo dei rapporti internazionali d'auto e l'elevatezza dei dazi e dei cambi.

Il servizio non è ancora stato ripreso con alcuni paesi europei, per la insufficienza del-le garanzie offerteci di fronte alla fantastica svalutazione della moneta di quei paesi e alle oscillazioni dei cambi durante il periodo di validità di un trittico. Tuttavia siamo senza tregua alla ricerca di una soluzione

conveniente al serio problema.

Fummo costretti a sospendere l'importante facilitazione ai nostri Soci, residenti all'Estero, dispensati, su presentazione della tessera alle Dogane, dal versare in denaro la cauzione per la importazione temporanea in Italia di biciclette. Parecchi Soci dalla Svizzera hanno importato la bicicletta senza poi farne constare la riesportazione o avvertirci se la riesportazione non era avvenuta. Per alcuni si potè a fatica regolarizzare la posizione. Per altri abbiamo dovuto pagare (circa L. 350 ciascuno oltre le spese) senza possibilità di rivalsa, essendo essi irrepeAnche il passaggio in franchigia verso la Svizzera delle motociclette fu sospeso: ben 37 Soci italiani hanno importato in Svizzera la macchina senza farne poi constare la riesportazione. Sono negligenze incredibili, pur prescindendo dalla supposizione di frodi, che ci hanno obbligato a sborsare somme non trascurabili e ci hanno messo in rischi ingenti. Probabilmente la facilitazione per le moto verrà rimessa in vigore con qualche ritocco precauzionale per un nuovo esperimento, nella speranza di uma maggiore doverosa diligenza degli interessati.

Il deposito dei valori pei trittici fu nel 122 in cifre tonde di circa I. 8.600.000 alla Sede di Milano, 1.400.000 all'Ufficio di Torino, 1.300.000 a quello di Firenze, 1.300.000 a quello di Roma. Queste grosse cifre debbono essere gestite con grande oculatezza per evitare inconvenienti che possono essere gravi. Gli automobilisti sono il più spesso ignari di una quantità di formalità, regolamenti e circolari che li modificano, specie per la scadenza, per il che occorrono personali specializzati per consigliarli. D'altra parte essi devono continuamente venir difesi da errori e ingiuste pretese delle Dogane periferiche.

Fu istituito presso una Banca um servizio per la custodia di valori così ingenti in Milano, Torino, Firenze, Roma e Trieste. Tuttavia non è possibile fare quanto si vorrebbe a motivo della delicatezza e della responsabilità di questo movimento di valori. Fu recentemente proposto un sistema di assicurazioni da Società assicuratrici, ma finora tutte le formole avanzateci vennero trovate o non convenienti per l'automobilista o inaccettabili dall'Ente mallevadore verso il Governo, il quale non ammette nessuna clausola restrittiva all'immediato pagamento senza discussione dei dazi o delle penalizzazioni che esso richieda.

Per prospettare poi quale somma di responsabilità materiali incombano al Touring, il quale le ha potute assumere in virtù della solidità e della considerazione acquistate, si può osservare che i trittici del T.C.I. inviati alle Società estere e da queste emessi per i loro soci che vengono in Îtalia — trit-tici di cui risponde il T.C.I. (con rivalsa eventuale sulle Società estere) - rappresentano una malleveria per somme ancora maggiori di quelle di cui ci garantiamo col deposito diretto per gli italiani che vanno all'estero. Per le diecine di milioni che dovrebbero essere depositate agli uffici doga-nali italiani all'ingresso dei turisti, lo Stato Italiano accetta i tagliandi dei nostri trittici in sostituzione del denaro. Il T.C.I. garantisce che quei tagliandi saranno sostituiti dal contante qualora il dazio fosse dovuto per mancata riesportazione il che accade con frequenza, tanto che si hanno talora diecine di contestazioni pendenti per somme importanti. Questo servizio - ed è gloria del Touring - si fece e si è continuato a fare anche

dopo guerra contro il riconoscimento insignificante ed insufficiente di 10 lire per ogni trittico.

VII. Per i lavori in corso o in preparazione. — L'importanza dei lavori ha reso indispensabile anche quest'anno accantonamenti di forti cifre per impegni vari di bilancio (L. 1.188.646,49). È inutile entrar qui in dettagli, poichè si parla più avanti di ciascuno di questi lavori.

VIII. I lavori in corso. — 1. Le Vie d'Italia che sono tanta parte della vita del Touring, continuano ad avere, come i Soci ben vedono ogni mese, tutta la diligenza di cui siamo capaci, tutto il più caldo nostro amore. È nostra ambizione che sempre i Soci guardino ad esse come a fonte sempre pura, fresca ed inesauribile.

2. Il III Volume della Guida dell' Italia Centrale. - Questo nuovo volume descrive quella meravigliosa zona d'Italia che si stende ad ovest, presso a poco, della linea Fi-renze-Perugia-Terni-Roma. Ha 600 pagine, 15 carte, 15 piante di città, alcuni interni di edifizi. Incontrerà certo il compiacimento generale per la mirabile bellezza dei luoghi descritti, che sono proprio il cuore d'Italia. Dura fatica fu il costruire quest'opera: ma certo nobile e, crediamo, molto utile. Enorme anche la somma che occorre pei 250.000 esemplari che si stanno stampando: ma il vostro Consiglio pensa che approverete il suo ardimento e lo ricompenserete - specie tenendo subito conto del voto espresso nel primo paragrafo di questa stessa Relazione.

3. Il IV Fascicolo dell' Atlante Stradale d'Italia del T.C.I. in corso di stampa comprenderà questi fogli: 24, Siena-Monte Amiata; 25, Perugia-Spoleto; 26, Ancona-Ascoli; 27, Civitavecchia-Orbetello; 28, Roma-Viterbo; 29, Aquila-Avezzano; 30, Chieti-Sulmona; 31, S. Severo-Gargano, cioè anche il territorio descritto dalla Guida di quest'anno. Con questi, saranno 32 fogli della Carta al 300.000 pubblicati (8.280.000 fogli complessivamente); un insieme ormai organico. I nuovi Soci si provvedono in gran numero dei tre fascicoli arretrati, ciò che dimostra l'interesse della Carta.

Questo eccellente materiale ci permetterà presto di cominciare un'altra grande pubblicazione di somma utilità per gli automobilisti: l'edizione di una Carta Automobilistica al 300.000, in grandi fogli ripiegati a libretto, come la comodissima Carta al 650.000.

4. La nuova edizione dell'Annuario Generale. L'edizione del '22 fu esaurita essendo stata stampata nel numero necessario pei Soci di quell'auno, cui era esclusivamente destinata. Ma il vostro Consiglio, aderendo alle moltissime richieste e nell'intento di allargare sempre più il Sodalizio ha deciso di

distribuire gratuitamente anche ai Soci nuovi del '23 lo stesso fortunato Annuario, curandone una nuova edizione. Alla ristampa si è potuto portare un certo numero di aggiornamenti.

5. La Guida d'Italia del T.C.I. per gli Stranieri. Al primo volume « L'Italie des Al pes à Rome » seguirà nel corso di quest'an no, il secondo: « Rome, l'Italie Méridionaie et les Iles », in corso di composizione tipe grafica. Contemporaneamente si è provved: to ad avviare l'edizione inglese, facendo pessa una combinazione con la Muirhead, Mac Millan C. Ld. di Londra (proprietaria delle Murray) parallela a quella con Hachette. Le due potenti case si divideranno per la vendita il mondo di lingua inglese e quello francese.

6. La Guida della Libia del T.C.I. Poichè non esistono Guide della nostra Colonia, il Touring ha affrontato questa necessità, risolvendola auche se ciò rappresenterà una passività pel bilancio. Era questo un compito connaturato coll'essenza del nostro Sodalizio. Abbiamo già nelle Vie d'Italia detto in dettaglio di questo lavoro. È in due volumi: uno per la Tripolitania l'altro per la Cirenaica, entrambi in stampa. Pur avendo finalità strettamente turistiche, riesce ad offrire un quadro completo della Colonia, non tralasciando di porne oggettivamente in rilievo il valore effettivo e il più probabile suo avvenire (1).

7. La terza edizione di « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino ». Non si tratta di semplice ristampa. Basta pensare che fra la seconda edizione (1916) e l'attuale è passata la guerra, per comprendere quali mutamen-

ti si sono dovuti registrare.

Durante la guerra si spostarono collezioni e musei, riordinati poi con nuovi concetti. Molti alberghi furono chiusi, altri mutarono classe; cambiarono i servizi d'auto, in genere tutte le tariffe, le comunicazioni locali, gli orari. Fu quindi necessario un rifacimento che lascia immutata la Guida nella sostanza ma ne modifica infiniti dettagli: lavoro lungo, paziente, diligentissimo. Anche la dotazione cartografica dovette essere riveduta, corretta, completata: tramvie cessate, strade costrutte, nomi cambiati, ecc. La stampa dei due volumi procede attivamente.

8. L'Annuario dell' Automobilismo e del Motociclismo. Riprende dopo sette anni una gloriosa tradizione del Touring. Ansiosamente atteso, sarà presto a termine. È un volume di circa 600 pagine con 350 incisioni. Auto e moto ebbero progresso e sviluppo così strepitosi che riuscirebbe di sorpresa un confronto fra l'ultimo volume pubblicato

n Prezzo dei 60ci: in prenotazione L. 14 per i 2 volumi, più L. 250 per spedix, raccomandata (Estero L. 4

e l'attuale. Nulla, si può dire, nè una parola ne un dise, no dell'edizione antica entra nella nuova, perchè nuova è quasi del tutto la materia. Nella parte tecnica sono chia-ramente ricordate le essenziali innovazioni dei motori, della carrozzeria, degli accessori. Nella legislativa sono riportate con pre-cisione tutte le più recenti disposizioni. Nel. la statistica è raccolto il frutto di pazienti e saticose ricerche originali: ad esempio il numero preciso delle vetture, degli autocarri e i i motocicli di ciascuna provincia in tabelle he saranno consultate col più grande interesse dai commercio. Ugualmente interessante sarà il rilevare la estensione grandio-sa dei servizi pubblici d'auto, la quale si deduce dal minuzioso elenco delle linee, delle Ditte esercenti, dei chilometraggi, ecc. Sva-riatissime sono le rubriche di carattere pratico pei turisti: norme per la circolazione all'estero; un dizionarietto in cinque lingue di termini tecnico-turisti; un elenco dei passi alpini ed appenninici, colle date di apertura e di chiusura invernale; dei traghetti e dei pedaggi; tavole con le distanze fra le più importanti città della nostra penisola e dell'estero, ecc.

Il volume contiene pure un ricchissimo elenco dei garages, meccanici, rivenditori di olio e di benzina, di gomme e di accessori d'Italia e delle rappresentanze, compilato col criterio di servire nel modo più pratico e sicuro per chi viaggia in auto o moto, tanto che questo Annuario speciale è un complemento necessario e prezioso del suo fratello maggiore, l'Annuario Generale.

Anche questa pubblicazione, come ogni altra del Touring, è il frutto d'infinite collaborazioni, premurose e sapienti, di Enti pubblici, di alti Funzionari, di nostri Consoli e di Soci singoli, cui dobbiamo, a nome dei Soci tutti ancora e sempre, una parola di viva riconoscenza (1).

9. La nuova edizione del 1º Foglio della Carta Automobilistica a 1:650.000 da poco finita di stampare fu oggetto di aggiornamenti accurati e dell'aggiunta di un notevole numero di strade tra le più percorse dalle auto. Questa Carta conserva tuttavia il suo carattere di servire per le grandi comunicazioni.

Mancava in Italia un testo che riassumesse l'ormai vastissimo argomento della costruzione, gestione e corretto funzionamento dei servizi degli alberghi. La valorosa Sottocommissione Tecnica della Commissione Miglioramento Alberghi del T.C.I. ha redatto un densissimo Manuale, di mole considerevole (circa 000 pagine con 300 incisioni) che tratta ogni aspetto dell'albergo e pertanto riuscirà sommamente utile sia ai dirigenti di grandi e piccoli alberghi come al personale tutto. Il volume sarà una vera rivelazione

⁽¹⁾ In vendita ai Soci a L. 10 (per la apedia raccomandata L. 3, Estero L. 4); ai non Soci L. 16.

pel suo valore didattico; vedrà la luce nel primo semestre dell'anno corrente, e se ne parlerà partitamente nelle Vie d'Italia (1).

11. Il Grande Atlante Internazionale. L'opera grandiosa si svolge tranquilla e sicura con un ritmo quasi di maestà come si addice al suo speciale carattere. Molte sono le difficoltà che le si oppongono, di natura diversa, di origine talora inaspettata, ma vengono tutte con calma tenace rimosse o sormontate. La scuola di cartografia annessa all'Atlante dà frutti ormai notevoli, la biblioteca speciale per esso costituita ha assunto proporzioni adeguate e si è arricchita di documenti rari e difficili per la loro modernità assoluta. Il personale di redazione è all'altezza delle necessità per amore alla bella impresa, capacità, numero. Le maggiori precisioni e le più sottili finezze tecniche ci sono diventate normali e le raggiungiamo senza sforzo. Quando S. M. il Re fece nel-l'aprile del '22 l'onore altissimo di una sua visita alla Sede del Touring esso si soffermò con particolare compiacimento nel riparto cartografico e gli furono presentate 6 tavole di saggio del Grande Atlante, che il Sovrano, colla ben nota sua competenza esaminò con cura e ammirò.

L'affiatamento più completo intercorre fra il Direttore scientifico, il Direttore Tecnico, il Direttore Generale. Senza dubbio e esto Atlante sarà l'opera del Touring più delicata e ardimentosa nel campo geografico e si lascerà addietro i più pregiati Atlanti stra-

nieri d'oggidì.

12. Carta delle Grigne. - Appena sciolte le ultime nevi sulle Grigne, potrà essere eseguita l'ultima parte del rilievo delle rocce, affidata all'Istituto Stereografico Italiano di Roma, diretto dall'ing. Sanjust di Teulada Il rilievo si compirà con metodi stereofotogrammetrici modernissimi, che ci permetteranno di poter rapidamente ultimare questo interessante lavoro.

IX. Le Gite Nazionali. - Nel '22 si organizzò l'Escursione nazionale in Abruzzo, col patrocinio del Corriere della Sera (17-23 settembre), con grande successo, per quanto relativamente stretto fosse il numero dei partecipanti, in causa delle difficoltà per i pernottamenti, superate in parte col nostro materiale di attendamento. Convenuti a Orte da ogni parte d'Italia i partecipanti attraversarono in auto-vettura le tre Provincie d'Abruzzo passando dal Gran Sasso alla Maiella, dalla regione marittima alla montuosa in un incantevole seguito di visioni di incomparabile bellezza, accolti ovunque con squisita ospitalità.

Ora si svolge una Escursione in Sicilia che, dalla rapidità con la quale furono coperti i posti disponibili (anche qui limitati dalle

Un altro studio è in corso, d'accordo colla benemerita Associazione per gli Interessi del Mezzogiorno, coll'intento di riunire un gruppo di industriali, commercianti, agricoltori per una visita alla Calabria, preparatoria di affari: preludio anche ad una grande escursione nazionale, che ci auguriamo di poter compiere in un futuro prossimo per una maggiore conoscenza di questa bellissima regione d' Italia putroppo ancora pressochè ignorata.

X. Il Campeggio in Val Contrin. - Una novità degna di nota fu attuata dal Touring col Campeggio di tipo americano, avente per iscopo di offrire la possibilità di una breve permanenza in alta montagna in condizioni non troppo disagiate. Servì all'uopo il magnifico materiale fatto costruire dal Touring: tende da dieci persone, illuminate, ventilate, pavimentate e con lettini e coperte; tende per cucina, per ritrovo, per ambulanza, per servizi fotografici. Il primo esperimento, col patrocinio del Corriere della Sera e la preziosa collaborazione dell'Ispettorato Generale delle Guardie di Finanza, si svolse nell'alta Valle Contrin (2000 m. circa) ai piedi della Marmolada, in una regione dolomitica di selvaggia bellezza. In due turni (28 luglio-14 agosto) e riunì 300 campeggiatori di ogni età e dei due sessi, felici di essere al-cuni giorni lontani da centri abitati, in un isolamento salutare per lo spirito e per il

Moltissime e d'ogni ordine le escursioni effettuate ai valichi ed alle vette del grandioso anfiteatro; unanime il rincrescimento per la breve durata dell'esperimento. Nell'anno che corre la nostra piccola città verrà di nuovo rizzata nella meravigliosa conca di By (2000 m. circa) nell'alta valle di Ollomont, che vanta i più fertili alti pascoli d'Europa, dominata da un gigante delle Alpi, il Grand Combin. Per questo secondo campeggio, che forse sarà in tre turni per rispondere alle già numerose prenotazioni, il Ministero della Guerra diede disposizioni benevole ed avremo il prezioso aiuto del Corpo d'Armata di Milano, che vanta nell'illustre Generale Cattaneo un amico devoto del Touring, al quale già diede la sua alta collaborazione per la indimenticabile escursione nel Tren-

tino nel '19.

XI. Le Commissioni e i loro lavori. — I. La Commissione per l'Automobilismo, il Motociclismo, il Ciclismo ed i problemi connessi.

Fra le principali questioni studiate lo scorso anno si ricordano il rilascio del certificato di idoneità nazionale ai cittadini esteri guidatori di autoveicoli, risolta dal Governo

possibilità di pernottamento) e dal graz. lissimo numero di iscrizioni che si dovettero purtroppo respingere, dimostra il fascino del-la magnifica isola e la fiducia nelle nostre organizzazioni, la cui fama non si smenti

⁽¹⁾ In vendita a L. 8 la copia, più L. 2,50 per spedizione raccomandata (Estero L. 4).

coll'autorizzazione all'elezione di loro domi-cilio piesso il T.C.I.; la ottenuta estensione del trittico agli autocarri; l'adozione del trittico per le moto con o senza carrozzetta, la esclusione delle biciclette e di altri veicoli muniti di piccoli motori ausiliari dalla cate goria degli autoveicoli nei riguardi dell'autorizzazione a condurli e della tassa di circolazione. Un complesso di altri argomenti importantissimi riguarda il nuovo Codice della Strada, già in vigore in Francia, che fu oggetto di minuzioso esame secondo i punti di vista italiani, da parte della nostra Commissione che ne fece un'analisi profonda e documentata. Lo sgravio fiscale della benzina, ebbe uno studio oggettivo, condotto con serietà d'indagini in relazione al difficile momento attuale e concretato in una Memoria presentata al Ministro delle Finanze dalla Presidenza della Commissione insieme alle più cospicue rappresentanze di cui essa si compone.

La Memoria, che ebbe sincere lodi da tutti gli Enti interessati, venne pubblicata anche in Vie d'Italia e quindi è a tutti nota.

Venne accolta in un primo tempo con molta simpatia dal Ministro, tanto che lo sgravio proposto sembrava di imminente applicazione, ma poi rimase in sospeso. Noi confidiamo ancora che la partita non sia perduta: siamo fra coloro che ritengono l'automobilismo nostro suscettibile di sviluppi grandiosi, purchè non sia - com'è - soffocato dai gravami fiscali. Crediamo anche correlativamente che è impossibile la conquista dei mercati di esportazione se contemporaneamente non siavi un potente mercato interno, capace di grandi consumi. Il Governo ha la sensazione precisa dell'importanza di questi problemi ed è da augurare che sappia risolverli.

2. La Commissione per il Miglioramento Alberghi, che ha una lunga tradizione di attività, ha ripreso nel 1922 il lavoro con programma inteso, da una parte al miglioramento dell'albergo, dall'altra all'istruzione professionale dei suoi addetti. Così, d'accordo con l'ENIT, su indetto un Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi della Toscana, dell'Umbria e del Lazio, con 115.000 lire disposte all'uopo (delle quali 40.000 dal T., 35.000 da amici del T., 40.000 dall'ENIT), tendente a far sì che in ogni piccolo centro di interesse turistico il viaggiatore possa trovare qualche camera e servizi che gli con-sentano un soggiorno confortevole. Ad incitamento dei concorrenti ed a soddisfazione dei collaboratori furono stabiliti numerosi cospicui premi. L'infiziativa si svolge nel corrente anno.

Fra le pubblicazioni di propaganda, oltre al Manuale dell'Industria Alberghiera, di cui fu detto sopra, è degno di nota il volumetto su Gli impianti igienici nei piccoli alberghi. a cura della Sottocommissione Tecnica, In una trentina di pagine viene esposto, con

chiara trattazione, come debbano essere im. piantati e mantenuti i servizi igienici: poche parole, molte illustrazioni e preventivi e norme di carattere pratico. Il volumetto fu distribuito gratuitamente a oltre 4000 piccoli albergatori d'Italia.

Cura particolare venne dedicata all'insegnamento professionale: la Scuola degli addetti d'albergo di Milano, diretta dal T.C.I. funzionante con importanti sussidi della Sez. di Milano dell'A.I.A. e dell'ENIT è entrata nell'autunno scorso nel suo secondo anno di vita. Per rendere più efficace l'istruzione professionale e migliorare il reclutamento, si sono iniziati con l'anno scolastico 1922-23, dei Corsi preparatori alla carriera alberghiera, svolti ad alunni di quinta e sesta elementare cui si impartono nozioni di france. se e di economia e governo della casa. I corsi sono frequentati da 90 ragazzi in Milano, Como, Arona (quasi tutti figli di addetti d'albergo) che nell'autunno '924 saranno ammessi, già così preparati, alla Scuola di Milano e introdotti nella vita d'albergo.

Per rendere più persuasiva la propaganda per il miglioramento alberghiero, per spronare gli albergatori a rinnovare impianti ed arredi, per mostrare quali progressi offra la tecnica a chi voglia esercitare modernamente l'industria, il Touring ha organizzato nella Fiera Campionaria di Milano una Mostra delle torniture alberghiere che raccolse circa roo ditte produttrici di impianti i più vari, indispensabili agli alberghi.

La Mostra si svolse dal 12 al 27 aprile del corrente anno con pieno successo. La Sezione di Milano dell'A.I.A. organizzo un largo convegno di albergatori, per valorizzare pres-

so di essi la nostra iniziativa.

Un'attiva opera di consulenza fu pure esercitata dalla Sottocommissione Tecnica: essa studiò secondo direttive tracciate dalla Direzione del Touring le particolarità costruttive e di impianto degli alberghi moderni, predisponendo un materiale di studio di somma utilità per coloro che intendono dare vita ad iniziative alberghiere, e contribul a una iniziativa per alberghi in Sardegua della Associazione fra i Cavalieri del Lavoro.

3. Ll Comitato Nazionale per la difesa dei Monumenti e dei Paesaggi italici. — Ricostituito nel '21, tenne adunanza generale il 22 aprile del '22 coi rappresentanti del Ministero della Pubblica Istruzione e di moltissimi Istituti d'arte e di coltura. Nel corso dell'anno fu intensificato il lavoro per la costituzione di Sottocomitati locali ora in numero di 24 e per l'affiliamento di Società già esistenti ed aventi scopi affini (oltre 12)

L'opera dei Sottocomitati e delle Società confederate fu più o meno attiva, a seconda dello spirito d'iniziativa dei loro dirigenti ed anche delle fortuite occasioni. Particolarmente operosi si dimostrarono i Sottocomitati di

Piacenza, Verona, Siena.

Ora il Ministero della Pubblica Istruzione

ha costituito sue Commissioni regionali press) le sopraintendenze ai Monumenti, la cui esistenza rende ancor più utile quella delle Commissioni locali; che hanno così, vicino a oto, l'organo competente a cui segnalare gli ittentati contro l'incolumità dei monumenti

delle bellezze panoramiche. L'opera del Touring in questo campo fu invocata dalla Direzione delle Belle Arti per quel Catalogo delle Bellezze Naturali che pottà costituire una prima base per l'applicazione della legge che le contempla. Intorno ai primi risultati di tale censimento come alla legislazione estera in materia di tutela delle bellezze panoramiche, il Comitato pub-blicò la relazione dell'avv. Parpagliolo, Vice Direttore Generale delle B. A., facendola precedere dal testo della legge Rosadi e diffondendo largamente l'opuscolo.

Il Touring fu anche invitato nella Commissione Reale per il Parco Nazionale del Gran Paradiso e nell'Ente Autonomo per il Parco

Nazionale dell'Abruzzo.

4. La Commissione Miglioramento Strade venne ricostituita nel '22 su basi nuove. In questi ultimi anni il problema ammini-strativo ed economico dei servizi stradali divenne preponderante rispetto al tecnico, mentre per quest'ultimo veniva ad aggiungersi un nuovo organo di studio — l'Istituto Sperimentale Stradale — ed una nuova sede di discussioni specializzata alla circolazione, la « Commissione per l'Automobilismo, il cicli-

smo ed i problemi connessi».

Questa situazione consigliò di assegnare alla Commissione Strade una base nazionale ed impersonale, affinche i suoi lavori incontrassero la più larga autorità presso i pubblici Uffici e le sue conclusioni il consenso delle Amministrazioni. Perciò il Touring ri-chiese alle Deputazioni Provinciali, ai Sindaci dei capoluoghi di Provincia e di qualche altro più importante Comune la delega di un proprio funzionario tecnico. Si allargò pure la rappresentanza delle industrie della strada e della circolazione. Resta ancora da realizzare una congrua rappresentanza della Amministrazione stradale dello Stato, per la quale si sono presi i primi contatti. Hanno aderito finora ben 59 Provincie e 44 Comuni.

Una prima sessione fu tenuta nel novem-bre, con programma di grande interesse: la riforma della rete stradale nazionale, la vessata questione delle tasse speciali a favore della viabilità, la legislazione per le strade automobilistiche, la manutenzione delle mi-

litari.

Il Touring ottenne recentemente anche un prezioso permanente contatto con lo Stato in occasione della riforma del Consiglio Superiore dei LL. PP. Vennero ora chiamati a iarne parte anche alcuni Enti ed Associazioni a base nazionale che si propongono scopi culturali ed economici di pubblico interesse, primo tra questi il T.C.I., pel quale su indicato il Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale.

In così elevata sede, ove si elaboreranno le nuove leggi ed i nuovi ordinamenti tecnici, economici ed amministrativi riguardanti la viabilità e la circolazione, il Touring avrà quindi modo di far udire tempestivamente la sua voce. Il Consiglio del Touring ringrazia qui il Ministro che, ideata la riforma, ardita per più motivi che non è qui la sede di rilevare, volle fare posto al nostro Sodalizio tra gli Enti chiamati a collaborare con uno dei più alti organi dello Stato.

XII. L'Istituto Sperimentale Stradale (Fondazione Puricelli). - Nel decorso anno il bell'edificio di via Plinio, ove ha sede l'Istituto, vide iniziarsi lavori d'impianto per acqua, gas, energia trifase e continua secondo le macchine. Talune macchine sono posate: la grande pressa di 300 tonn., la macchina Deval, tutte le macchine e gli apparecchi per cementi, gli apparecchi per le molte e delicate analisi dei materiali bituminosi. Si stanno collocando, mentre si scrive qui, numerose macchine venute dall'America, sconosciute nei laboratorî italiani, ed altre dalla Germania. Il Laboratorio sarà in funzionamento verso la metà dell'anno e già pervengono da Provincie, Comuni e Ditte campioni da sottoporre alle prove. A questi lavori fatti per richiesta di terzi si aggiungeranno le ricerche sperimentali d'iniziativa della Direzione, la cui utilità si preannunzia quanto mai opportuna nell'attuale periodo di ardimenti per la costruzione di autostrade e per le sempre più difficili manutenzioni urbane e suburbane. Questo programma di evidente utilità pubblica importa spese elevate, solo in ben modesta misura compensate finora dai pervenuti concorsi. Lo Stato, sul quale avevamo ragione di fare congruo assegnamento, si limitò a versare L. 10.000 come proprio contributo annuo per un settennio alle spese d'esercizio, nulla invece di quanto aveva pro-messo per l'impianto.

Confidiamo che, ad esercizio avviato, si risvegli l'interesse delle pubbliche Amministrazioni per questa istituzione destinata a

loro immediato vantaggio.

XIII. "Le Strade,. — Questo periodico segna un cammino ascensionale, guadagnando in notorietà ed autorità; attualmente è la fonte cui tutti attingono e tutti contribuiscono per trattare di qualsivoglia questione stradale. Segue ogni nuova questione di viabilità o di circolazione tanto da noi che all'estero e, con insistenti richiami alla tecnica dei Paesi più progrediti diffonde la conoscenza dei metodi più moderni, rendendone per ciò solo più probabile l'adozione fra noi. Le Strade formano, pel '22, un volume di 410 pagine con 230 incisioni. Le Strade sono diffuse gratuitamente agli Uffici ed alle Autorità competenti, a personalità politiche, dell'industria, dell'amministrazione pubblica, e in abbona-mento ridottissimo ai tecnici. La passività di Bilancio così creata non è indifferente

ma la penetrazione riesce così larga ed efficace che conviene al Sodalizio di sopportarla.

XIV. II III Convegno Nazionale Stradale di Napoli. — Continuando una sua tradizione, il Touring organizzò con grandioso successo (300 partecipanti) sotto gli auspici della Deputazione Provinciale e del Comune di Napoli un « Convegno Nazionale Stradale » (30 marzo » ; "prile °22) in preparazione dell'intervento italiano al IV Congresso Internazionale della Strada del corrente anno a

Siviglia.

Per tutti i temi proposti si ebbero relazioni dei più distinti tecnici stradali italiani, già designati come Relatori per l'Italia a Siviglia. Inoltre si discussero alcuni temi d'urgente interesse nazionale. Gli atti del Convegno, sollecitamente pubblicati, formano un volume di 212 pagine, la cui lettura è necessaria a chiunque voglia seguire lo sviluppo della moderna tecnica stradale e lo studio delle questioni economiche ed amministrative attinenti alla viabilità ed alla circolazione. Il Governo, nel nominare la propria Delegazione a Siviglia, comprese un rappresentante del Touring, nella persona del Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale, di che gli siamo altamente grati.

XV. I Cartelli indicatori. — Opera silenziosa e grande, questa, poco avvertita tanto par
naturale, ma in realtà faticosa, costosa, difficile. Il collocamento è continuato alacremente. Nell'anno furono posti in opera ben 4464
cartelli in aggiunta ai 4308 del '21. Aggiungiamo che si presentano pure ottimi gli auspici pel volgente anno; speriamo tra altro di
poter fare l'impianto generale (più di 500
cartelli) nella Venezia Tridentina, ove tra poco sarà quindi largamente diffuso questo
simbolo d'italianità colla toponomastica ufficiale e contiamo pure di poter condurre a termine la posa di un gruppo numeroso ed interessantissimo, quello dell'intiera vastissima Provincia di Roma. I cartelli collocati nel
'21 lo furono in 45 Provincie più S. Marino,
quelli nel '22 in 58 Provincie più Rodi.

Questo dimostra quanto meritata sia la qualifica di « nazionale » a questo nostro servizio. Dimostra altresì a chi vi rifletta un solo istante quale somma di lavoro rappresenti : infatti ogni cartello deve essere individualmente studiato nella opportunità, nella dicitura, nella esecuzione e poi portato materialmente in un luogo e ivi fissato. Siamo profondamente grati alle Amministrazioni che ci hanno aiutato; in particolare alle Ferrovie

dello Stato.

XVI. I Cartelli dei Comuni. — Benchè ancora all'inizio dell'attuazione, la convenzione per questi cartelli darà presto i suoi frutti. È stata compiuta l'inchiesta preliminare presso i Comuni per definire esattamente i cartelli da fornirsi, e già alcune centinaia sono

in esecuzione. Si tratta di organizzazione complessa, a canateristiche sensibilmente diverse da quelle dei cartelli indicatori. Tra l'altro prima dell'esecuzione di ciascun cartello occorre aver definite le trattative coi proprietari degli stabili su cui vanno collocati anche per poter porre in giusta direzione le frecce delle località viciniori indicata sulle tabelle. Entro l'anno anche questo servizio assumerà il definitivo assestamento ed un regolare sviluppo.

XVII. Le Autostrade. - Il '22 segnerà una data stories per la viabiltà, per il rapido spuntare e maturare dell'idea originale delle « Autostrade ». Si tratta d'un'iniziativa personale dell'ing. Piero Puricelli, il quale concepì il progetto d'una rete di strade esclusi. vamente destinate ad autoveicoli, allacciante Milano ai Laghi di Como, Maggiore e a Varese attraverso la zona industriale del Gal. lanatese, collo sviluppo di 86 km. e una spesa prevista di 60 milioni. Il progetto esposto in grosso volume aveva il merito, già al suo presentarsi, di essere completo nella ideazione, nella tecnica e anche nelle linee essen-ziali del finanziamento. Il Touring ne apprezzò subito la felicissima compagine e ne valutò la solidità complessiva. Deciso a lanciarne l'attuazione istituì una Commissione di persone molto autorevoli per varia situazione e competenza e questa suddivise in Sottocommissioni per lo studio degli aspetti tecnico, legale, finanziario, amministrativo, di propaganda.

La Commissione dopo di avere discussa la opportunità di un'Anonima preferì redigere in ogni suo dettaglio uno statuto per un Ente Autonomo « Autostrade » sulla traccia di altri già in vigore associanti iniziative private ad integrazioni di Stato. Gli avvenimenti politici fecero cadere la convenienza di un « Ente Autonomo », essendosi cambia-te le direttive di Governo in materia d'opere pubbliche e si ricostituì il progetto dell'Anonima. A questo punto s'interessò della cosa anche l'Automobile Club di Milano, che, come si comprende, era ambiente adatto per apprezzarla e favorirla. D'altra parte la eccezionale rapidità di decisione del Presidente del Consiglio dei Ministri coadiuvato da eminenti Colleghi giovò alle « Autostrade », che vennero costituite per costruire ed eserci-re per un cinquantennio la rete limitando il concorso dello Stato alla semplice garanzia pel servizio di un capitale obbligazionario corrispondente a circa un terzo dell'importo delle opere e lasciando al concorso degli Enti locali e dei privati di provvedere tutto il fab-bisogno all'infuori di ogni intervento sta-

L'Anonima si costituì dapprima con capitale per così dire simbolico, di 20.000 lire, solo per assumere la figura giuridica necessaria per portare a compimento i rapporti fra Stato ed « Autostrade ». Il capitale venne dato per metà dall'Automobile Club di Milano e

per metà dal Touring (questa metà fu dona-ta dal Consigliere del T. avv. Guasti).

Dopo di ciò il capitale venne tosto portato a 5 milioni, mentre si apriva la sottoscrizione per elevarlo a 25, ed allora il nostro Scdalizio se ne ritirò, ritenendo compiuta quell'opera di patrocinio e di lanciamento per la quale erano state efficaci le forze morali ed il grande credito presso i pubblici poteri di cui il Touring dispone ed è gelosamente fiero.

Non cesserà naturalmente il nostro Sodalizi dall'appoggiare colla massima simpatia le «Autostrade», pronto sempre a agevolarne l'attuazione in quanto questa cada nel campo d'azione del Touring. Il « Presidente del Touring », impersonalmente, venne eletto Presidente onorario della Anonima Autostrade.

XVIII. II Villaggio Alpino del Touring. Le spese per il Villaggio a tutto il '22 ammontano a L. 1.036.199,03 (539.100,80 nel '21) in gran parte rappresentate dal valore del terreno e delle costruzioni; gli introiti furono di L. 999.070,62 (834.441,28 nel '21).

Il piccolo sbilancio non ci spaventa certo, ma dobbiamo rivolgere un nuovo appello agli animi generosi che apprezzano l'opera sacro-santa. Per delibera del Consiglio le oblazioni saranno in avvenire destinate esclusivamente (salvo casi eccezionalissimi) e costituire un solido capitale d'esercizio, essendo gli impianti, ormai ultimati, bellissimi e sufficienti alle nostre finalità.

Alle preesistenti costruzioni si è aggiunta nello scorso anno una nuova splendida villetta, con un portico di 35 m. di lunghezza, nel quale possono far ricreazione al coperto anche col cattivo tempo tutti i piccoli ricoverati. Essa porta il nome di un giovane caduto eroicamente sul Carso, Mario Pandini. Il padre suo, cav. Giulio Pandini, volle farne dono al Villaggio perchè alla benefica opera restasse indissolubilmente unito il ricordo del compianto figliuolo.

Il Villaggio ha pure ora la sua graziosa cappelletta, sorta per bontà di amici, che al-l'appello perchè il Villaggio avesse un suo simbolo di fede hanno risposto con slancio.

Un terzo edificio nuovo è la cabina per l'illuminazione elettrica del Villaggio, che nelle notti risplende ora visibile da tutti i punti della Valganna, come un faro del bene.

Cospicui oblatori nell'anno, oltre il Pandini per la villetta, furono l'Agenzia Italiana Pneumatici Michelin e l'Istituzione Nazionale Industriale pro orfani di guerra, e gli Eredi Bisleri per 10.000 lire ciascuno. Ancomi il companio per altre I ra il cav. Pandini per altre L. 10.400, il cav. Umberto Grioni per L. 15.000, l'Opera Nazionale di Assistenza Civile e Religiosa agli orfani di guerra per L. 10.350, l'Opera Nazionale pei Combattenti per L. 4500, la Cassa di Risparmio di Milano per L. 3000, la Banca Commerciale Italiana per L. 2000. I Soci Fondatori (quota di L. 100), contribuirono con L. 77.700. Con forniture gratuite o quasi,

per cifre importanti, han dato aiuti parecchi amici tra cui più notevoli Tomaso Ramponi, Franco Noseda, cav. Glauco Barabino, Ditta Talmone. Gratuite, preziose prestazioni diedero la direttrice signora Maria Fantoni Mo-dena, la signora Tedeschi e quasi tutte le persone che le coadiuvarono nella gestione e nell'assistenza.

Gli orfani che soggiornarono nel '22 al Villaggio furono 215 e saranno 240 questo anno. La spesa fu di L. 54.262 per 6.400 giornate di cura, corrispondenti a L. 8.40 per giornata. I risultati igienici e morali non potrebbero essere migliori.

XIX. I rapporti coll' ENIT. - I tre rap presentanti del T. nel Consiglio dell'ENIT cooperarono con viva attività e cordiale affiatamento al lavoro del grande Istituto nazionale. Essi poterono ogni giorno constatare i vantaggi veramente grandiosi che l'ENIT porta al movimento turistico, specialmente dall'estero verso l'Italia e la preparazione di lavori sempre crescenti. Purtroppo mentre scriviamo qui, un grave turbamento nella normalità di vita dell'ENIT fu portato dalla soppressione del bollo turistico dal 1º luglio prossimo, mentre non fu ancora chiaramente determinata la misura in cui lo Stato intende sostituirlo. Noi confidiamo che le beneme-renze positive e larghe dell'ENIT gli valga-no assegnazioni anche più larghe di quante producesse il bollo, per un'estensione sem-pre più proficua del patriottico lavoro al quale Presidenza, Consiglio e Funzionari attendono con entusiasmo che non potrebbe essere maggiore.

XX. Una lieve ma necessaria modifica di Statuto s'impone questo anno. — Il vostro Consiglio vi propone di sostituire negli articoli 5, 6 e 7 (1) rispettivamente L. 250 a L. 175 e L. 15 a L. 12 quali quote per i Soci residenti all'estero. Nel fatto per la tariffa postale ora in vigore la spesa di affrancazione per l'estero dell'Annuario (L. 1.80), dell'Atlante (L. 0,60), della Guida (L. 0,90) del Foglietto d'informazioni (L. 0,60) ha impor-tato L. 3,90; superiore di L. 3,04 a quella

Art. 6. — I Soci annuali pagano:

Una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto;

Un'unica quota di L. 10 all'anno se residenti nel
Regno; di L. 12 se residenti all'Estero (oltre all'importo del bollo per la ricevuta).

La quota dei Soci residenti in paesi non facenti parte dell'Unione Postale potrà essere aumentata del maggior eventuale importo delle spese postali.

Chi già appartenne all'Associazione, rientrando non
sarà tenuto a ripagare la tassa d'entrata.

Art 7. — Il Socio annuale che appartiene al Sodalizio da almeno due anni, potrà diventare Vitalizio computando nelle L. 150 da pagare, se egli risiede nel Regno, o pelle L. 175 se risiede all'Estero, l'importo di
L. 10,

⁽¹⁾ Art. 5. — I Soci vitalizi pagano, una volta tanto, L. 150 se residenti nel Regno; L. 175 se residenti all'estero (oltre all'importo del bollo per la ricevuta). Un censimento dei Soci Vitalizi verrà fatto a periodi e con modalità da determinarsi dal Consiglio. In base ad esso verrà rettificato l'elenco dei Soci Vitalizi. Art. 6. — I Soci annuali pagano:

Una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto;

per l'interno i son girer per per allecitaand e continuede le proportion sine spese Pristall gran to IL in ter and more are. I, a per our relations of a committee nonga ta dille amin se se la la ta tr main a comment of the state of we no an is the summer of the verse if Treme allegations ---passing the same against the ste lection to a service pele la slice o de como accade a gladio d'accomençat nei singoli Paesi, allo scope di non arriavare la situazione passita con muni Sort aggiunti ai vecchi. È di questo si chiele sanatoria.

XXI. Per una più larga espansione del Touring nell' America Latina. — Il dispositivo pur necessario proposto qui sopra non potrebbe certo avere effetto di facilitare l'espansione del Touring all'estero: eppure il momento è tale da suggerire opposti provvedimenti.

Il sentimento di italianità nei nostri concittadini viventi all'estero — e soprattutto oltre Oceano — è una commovente attestazione di amor patrio, che vive tenace ed ardente nell'isolamento in cui la Madre Patria puriroppo in tanti modi lo ha lasciato.

I nostri connazionali all'estero si dolgono di un'Italia troppo silenziosa per essi. Lamentano che noi ci occupiamo troppo poco di loro, che ignoriamo i loro lavori, la stima e l'influenza morale che banna conquistato, la posizione solida che si sono fatti nella politica, nelle amministrazioni pubbliche, nei commerci, nelle industrie.

In questa tendenza troppo generale della opinione pubblica all'oblio, il Touring può ora — anzi deve — prendere una posizione propria di riscossa.

Il nostro Sodalizio nella corrispondenza coi Soci esteri sente ogni giorno il fervore dell'affetto profondo di tanti degni figli d'Italia, sparsi nei grandi centri di attività italiana oltremare. E poichè esso è foggiato solo pel lavoro in paese e nulla diede finora di particolare dell'opera propria all'estero che gli potesse avvincere un largo stuolo di connazionali ben più grande dei pochi 10.000 Soci attuali, poichè nulla fece per un vincolo che nascesse dal duplice legame del sentimento e di vantaggiosi servizi, il vostro Consiglio si è chiesto se non fosse venuto

il momento di provvedere opportunamente

rease in situazione di più frequenti, più intimi e trà giustificati contatti coi centri intimi, taiche il Touring, a differenza del cassi fatessi ad essi officire motivi fondatti di larghi teofferti.

li Control la siudiato la cosa con attencinze, spirit la momento storico che attra che ipriranno la via maestra ad un'espanli cui il sondo patriottico è l'elemento inizia e sostanziale e le modalità pratiche control de l'ivre del successo.

In un trimo jempo, per poter agire intensamente su una massa di una certa omogeveità abbiama selto un vasto, potente, magnifica gruppo di Colonie italiane, quello dell'America Latina.

Noi ci proponiamo con quella forma di rapporto individuale diretto fra Sede Centrale e Socio, che è la felice base statutaria del Touring, senza quindi in alcun modo disturbare gruppi locali già costituiti da altre bei nemerite Associazioni che hanno pure nobili scopi e sul cui appoggio contiamo, di diffondere in grande stile il nostro Sodalizio.

E prematuro di dire qui in dettaglio quale sarà per essere la forma pratica della nostra azione, che stiamo in questo momento
coordinando. Questo però affermiamo fin da
ora — e sia in questa Relazione il congedo
che le assegni il più alto significato nazionale —, questo affermiamo: che con metodi prudenti quale è nostro costume, ma con
energia che accaparri fin d'ora i risultati,
ci apprestiamo ad un'attività verso i nostri
fratelli d'oltremare, consona a quel più alto
concetto dell'italianità che il valore d'Italia
nella guerra mondiale ha lasciato in gloriosa
eredità in Patria e fuori.

Noi crediamo che nel prossimo anno, invece di un programma a linee vaghe, com'è quello qui appena adombrato, potremo registrare fatti concreti che torneranno a onore e vantaggio del nostro benamato Sodalizio.

**

Questi, Consoci, i lavori compiuti col prezioso aiuto di alte Autorità ed Amministrazioni, di Funzionari, di Commissioni numerose, di isolati Collaboratori, dell'antiero Corpo Consolare, dei Sindaci, del Personale tutto nell'anno. Questo il programma degli altri lavori in corso di immediato sviluppo. Queste le vedute con le quali concepiamo per il Sodalizio da voi affidatoci, un avvenire sempre più degno di consentimenti generali e pertanto di giustificato progresso.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1922 DEL T. C. I.

Nell'accingerci a stendere il nostro rapporto annuale sul Bilancio del decorso esercizio rivolgiamo uno sguardo retrospettivo alla serie dei Bilanci compilati fin qui dal nostro Sodalizio. Il saldo del conto economico del Bilancio chiuso il 31 dicembre 1922 in L. 275.322,32 rappresenta finora la quota più alta che sia stata passata in aumento del Fondo di Riserva e continua, dopo la breve parentesi dei Bilanci di guerra, la serie dei risparmi del Touring. I Soci constateranno col medesimo compiacimento che proviamo noi, il notevole progresso della nostra Associazione e noi vogliamo appunto richiamare, attraverso il Bilancio che ci sta davanti, la loro attenzione sulla vastità e complessità del Touring come azienda.

Il movimento generale dei conti nel decorso esercizio ammonta a L. 58.966.977,51, e rappresenta il complesso degli atti amministrativi compiuti nell'anno e che si compendiano, al 31 dicembre scorso, in un insieme di attività per L. 19.909.704,— pareggiantesi colle passività in L. 13.233.763,97, più il patrimonio sociale di L. 6.400.617,71 e la eccedenza di L. 275.322,32. La gestione complessiva di cassa e bancaria si totalizza in L. 30.945.837,96 all'entrata e L. 24.176.446.72 all'uscita.

Le poche cifre riassuntive, sopra riportate, dimostrano l'immane lavoro compiuto e il meraviglioso sviluppo raggiunto. Ma in questa sede è nostro preciso compito accertarVi, in conformità alle disposizioni di legge e in omaggio all'onorifico incarico che Vi compiaceste di confermarci, che tali risultanze trovano perfetta rispondenza nella contabilità sociale, regolarmente tenuta e sempre aggiornata, come abbiamo avuto occasione di constatare nelle nostre frequenti visite.

Il sistema di scritture di cui è dotato il Sodalizio risponde perfettamente ai suoi bisogni ed è venuto progredendo e perfezionandosi col crescere dell'organismo amministrativo, sicchè insieme all'armonico funzionamento dei vari servizi contabili e amministrativi, troviamo attuato un perfetto e rigoroso controllo. Il che ci ha consentito durante l'anno di procedere a improvvisi riscontri di cassa e a saltuarie verifiche dei valori di proprietà e in deposito. A parte queste due ultime appostazioni, le altre voci del Bilancio offrono una composizione proporzionale non molto diversa in genere, da quella del pas-

sato esercizio. I « valori in deposito di proprietà di terzi » figurano in Bilancio come partita di giro ai soli effetti giuridici della situazione coll'ingente cifra di L. 6.758.530,45 e sono un indice eloquente dell'importante servizio che l'Associazione compie nell'interesse del turismo e della circolazione automobilistica e stanno a dimostrare la larga fiducia che gode il Touring da parte dei depositanti. I « fondi pubblici » che con lire 8.222.526,99 rappresentano gli altri 2/3 delle attività, conferiscono al nostro Bilancio grande elasticità, come pure le altre voci dell'attivo contribuiscono a formare nel complesso una situazione generale di assoluta e completa liquidità, libera da ogni forma di immobilizzazione che possa in qualunque modo appesantire la vita del Sodalizio.

Noi abbiamo notato in principio di questa nostra relazione che l'eccedenza dell'esercizio che si passa in aumento del fondo di riserva, è la più alta fin qui registrata, ma essa potrebbe deludere, in un primo momento, le aspettative di chi leggesse le imponenti cifre riportate nel Bilancio. La ragione di un tale fatto va ricercata nel Rendiconto economico dal quale appare che i costi di produzione e le spese generali assorbono, quasi per intero, l'insieme delle rendite d'esercizio ammontanti a L. 5.863.958,72.

La severa interdipendenza dei fenomeni economici non consente a nessuno di appartarsi nell'ambiente in cui vive, ed anche per noi, come per tutte le aziende private e pubbliche, il problema attuale consiste soprattutto in una riduzione di spese e di costi.

La parola di ammirazione alla Direzione, al Consiglio e a tutti i Collaboratori che prestano la loro opera disinteressata al Sodalizio, e di lode al Corpo degli impiegati, che nella nostra relazione trova luogo fisso e tradizionale, viene da noi questa volta espressa con particolare riconoscimento per l'enorme massa di lavoro compiuto e che ogni anno va aumentando. Alla grande famiglia dei 225.000 Soci del Touring additiamo le benemerenze di tutti i suoi Collaboratori.

Milano, 15 marzo 1923.

I SINDACI:

Rag. ANGELO LONATI Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO Rag. GIAN BATTISTA ROCCA

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

| ATTIVITÀ | , | , | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|------|
| Valori pubblici al prezzo ufficiale del 31 dicembre 1922: | 1 | | |
| L. 14.700 Rendita Italiana . 3 1/2 % a L. 76,— L. 319 200 N. 58 Obbligaz, Ferr. Meridion. 3 % a > 234,— > 13 572 — 130 Obbligaz, Ferr. Mediterr. 4 % a > 336,— > 43 680 — 340 Obbligaz, Ferr. Sarde 3 % a > 230,— > 12 650 — 55 Obbligaz, Ferr. Sarde 3 % a > 230,— > 260 100 — 200 Obbligaz, Ferr. Tirreno 5 % a > 410,— > 260 100 — 404 Obbligaz, Risan, Napoli 5 % a > 440,— > 260 100 — 404 Obbligaz, Risan, Napoli 5 % a > 440,— > 34 691 20 — 592 Cart. Prest. Unif. Napoli 5 % a > 58,60 > 34 691 20 — Buoni del Tesoro ordinari a div. scad. > > 5551500 — | 4 | 99 | |
| Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring: | | | |
| Investimento del Touring per la Sede: Azioni da L. 100 N. 9 332 L. Investimento delle contribuzioni speciali: Azioni da L. 100 N. 2618 Totale Azioni da L. 100 N. 11 950 | 1 195 000 | | |
| N. 100 azioni autostrade e titoli diversi | 15 000 | | |
| Attività diverse relative alla Sede | 202 933 | 02 | |
| Cassa e Conti Correnti presso Banche | 121 342 | 24 | |
| Mobili | 39 255 | - | |
| Guida d'Italia del T. C. I.: Esistenze | 174 737 303 132 | | |
| Pubblicazioni diverse | 261 165 | | |
| Minuterie: Minuterie varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc | 17 715 | | |
| Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti L. 21 000 - | | | |
| Esposta per memoria in | ı | | |
| ed attrezzi e macchinario | 421 946 | | |
| Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino | 25 000 | | |
| Depositi presso terzi a cauzione | 1 870 | - | |
| Valori di terzi in deposito per trittici | 6 758 530 | 45 | |
| Crediti varî | 302 699 | 97 | |
| Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle spese al 31 Dicembre): | | | |
| per terreno e costruzioni L. 970 704 05 diverse | | 03 | |
| Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1923 | 810 649 | 35 19 90 |)9 ! |
| | | | |
| | | L. 19 90 |)9 7 |

DELL' ESERCIZIO 1922

al 31 Dicembre 1922.

| Quote versate dai Soci annuali per il 1923: | A.J | 31 Dicembre 1011 | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----|------------|----|
| Italia N. 101 850 | | PASSIVITÀ | | | | |
| N. 103 638 1039 956 | | Quote versate dai Soci annuali per il 1923: | | | | |
| Quote anticipate dai Soci quinquennali | | | | | | |
| Impegni vari di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Annuario Generale, Atlante Stradale, lavori diversi | The second secon | iscrizioni (Estero » 435 . a » 14 » 6090 — | 1 284 294 | | | |
| d'Italia, Guida d'Italia per gli Straineri, Grance Atlante El Internazionale, Annuario Generale, Atlante Stradale, lavori diversi | The second second | Quote anticipate dai Soci quinquennali | 79 414 | - | | |
| Cartelli indicatori — Fondo da erogare | | d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlan- te Internazionale, Annuario Generale, Atlante Stradale, | 1 188 646 | 49 | | |
| Cartelli indicatori | | Anticipazioni di Soci e di terzi pel 1923 per abbonamento a «Le Vie d'Italia», a «La Sorgente», ed a «Le Strade» ecc. » | | | | |
| Some contribute of the contr | | | 214 403 | 77 | | |
| No. 25 603 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1921 L. | Ī | | 459 161 | 76 | | |
| Valore di terzi in deposito per trittici | | | 30 000 | - | | |
| Sestioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo L. 65 456 29 131 036 35 300 296 070 62 1227 862 91 | | - | 6 758 530 | 45 | | |
| Riserve - Fondo per la fluttuazione Valori Pubblici | The same | Gestioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo . L. 65 456 29 131 036 — Istituto Sperimen. Stradale Residuo fondo per acquisto macehine 35 300 — | 1 227 862 | 91 | | |
| Riserve - Fondo per la fluttuazione Valori Pubblici | | Istituio Sperimentale Stradale - contropartita L. | 421 946 | _ | | |
| a) N. 25 603 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1921. L. 30/8 225 — 1093 500 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 000 — 112 | | Riserve - Fondo per la fluttuazione Valori Pubblici » | 105 082 | | 13 233 763 | 97 |
| Contributo dei Soci al 31 Dicembre 1921 N. 2321 quote nuovi Soci dell'anno 1922 » 297 » L. 261 800 - Good della Sede Quote N. 2618 da L. 100 6675 940 03 | | a) N. 25 603 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1921. L. 30/8 225 " 7 930 " " iscritti nell'anno: | | | | |
| | | Contributo dei Soci al 31 Dicembre 1921 N. 2321 quote nuovi 8001 dell'anno 1922 » 297 » I. | | | | |
| L. 19909704 — | | | | | 6675940 | 03 |
| | | | | L. | 19909704 | |

PENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

6. 1. Comment of M bir. . . 42.55

| | | and the same of th | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| R & Gardana | ac a L | | |
| C to the | 2 4 | | |
| | · . | | tva |
| \$ 600 \$ 1000 \$ 1000 | 0 - 0 - | 29 | |
| America . | | | 100 |
| 1 200 | | | |
| the second of th | | | Charles on |
| | | eger e | , the control |
| The same of the last owner, or | 5 C. 4. | 9 | Maria |
| Souto ages Brown | ar ar company you are all | 7 .69 55 | de contra in |
| | | | 1900 |
| | | | 7 April 10 |
| | | | |
| ₽ # 8 € € | | | |
| # 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 | 441 16174 , | 00121 270 | |
| CD-planer - 100 hans | * | | TO HOLE 100 |
| Appendix groups or a management | | | All the se |
| Book to have a tank and a | The employees the state of the | | Vin 6- A(0). (4) |
| #2000 to tages a to 4 and 4 an | | | Action to |
| The magnification of the second of the secon | (g) #00.5-12.5 923 | e'espat | 100 |
| Pattitude & discourse and a second se | ent engo | v 15 | *2:5 pry |
| The same of the sa | 5 C - 5 | 0 | *** |
| | | 0 | 100 (0) |
| FROM the st come of the | | | F rittings |
| PRINCES William del Grancello (Di Generale) | | | All Allenda |
| | | | har a cas-alay- |
| for Chamberson on the Constitution | China and and and and and and and and and a | | and the same |
| A E BOOK BASSIAN TO THE STATE AND | Missesses 1 5% | 4 | Adolf Adolf Adolf . |

And which we have the second

UN ATLANTE LINGUISTICO-ETNOGRAFICO SVIZZERO ITALIANO

Duc valenti studiosi di linguistica – il prof. Carlo Jaberg dell'Università di Berna e il prof. Giacomo Jud dell'Università di Zurigo – ammirati della grandiosa opera condetta a termine dal Gilliéron (autore dell'Atlante Linguistico di Francia), orientarono i propri studi verso la geografia linguistica, scienza nata ieri ma che ha già conseguito progressi magnifici e che tende a fissare sul terreno quell'elemento caratteristico dell'attività umana che è rappresentato dalle diverse accezioni della lingua e dai dialetti. Il grande amore che i due studiosi di filologia romanza portano all'Italia, li spinse ad iniziare le proprie indagini dallo studio dei dialetti ladini e italiani della Svizzera e dell'Italia settentrionale.

Da ormai tre anni per opera di questi innamorati della scienza e della lingua nostra, ferre un grandioso lavoro, assai prossimo al compimento e che ha per oggetto la creazioni di un Atlante Linguistico che conterrà dalle 1500 alle 2000 carte: opera di grande interesse

scientifico, superba sintesi di una pazientissima inchiesta, che va compiendo, di comune in comune, un loro giovane allievo, il dott. Paolo Scheuermeier.

Siamo grati ai proff. Jaberg e Jud che vollero concederci di far conoscere per i primi ai nostri lettori un'iniziativa veramente ammirevole per lo slancio (1) e la serietà con cui su condotta e che varrà indubbiamente di stimolo agli italiani per meglio studiare le regioni ed i paesi in cui vivono, e per fissare in modo indelebile le tracce di quelle attività caratteristiche, che, non rientrando nell'orbita della storia, vanno quasi sempre irrimedia-bilmente perdute; giacchè il lavoro non s'arresta allo studio dei fenomeni linguistici, ma si completa con la più ampia visione del quadro etnico, folk-loristico, in cui si svolge la vila dei dialetti.

A questo primo articolo di informazioni generali seguirà un'altra spigolatura attraverso le prime risultanze delle claborazioni scientifiche compiute dai due valorosi filologi, ricche di elementi di curiosità, che saranno indubbiamente apprezzati dal pubblico dei no-

stri lettori.

A grande varietà del linguaggio umano ha sempre colpito l'uomo. Ne parla la Bibbia spiegando così il fenomeno: la confusione babelica è nata dalla presunzione umana punita da Dio. Dante nel De vulgari eloquentia certo non osa infirmare l'autorità della Bibbia; parlando però di ciò che conosce particolarmente bene, della diversificazione delle lingue romanze, cerca di risolvere il problema in altro modo: « essendo l'uomo instabilissimo e variabilissimo animale, la nostra locuzione nè durabile nè continua può essere; ma siccome le altre cose che sono nostre (come sono costumi ed abiti) si mutano, così questa, secondo le distanzie dei luoghi e dei tempi, è bisogno di variarsi ». (Traduzione del Trissino). Egli nota poi con un'accortezza mirabile le caratteristiche dei diversi volgari italiani.

Se la varietà dialettale dell'Italia ai tempi di Dante era grande, oggi è grandissima. Ne volete degli esempi? per denominare il pa-



CASUPOLA DI RICOVERO PRESSO DIGNANO (casita). È murata a secco. Si noti la forma cilindrica che rammenta i ctrulli » pugliesi. La casita, come qui appare, è quasi sempre appoggiata a un muro (la mastera).

⁽¹⁾ I proff. Jaberg e Jud hanno iniziato il proprio lavoro senza alcun soccorso nè governativo nè privato Successivamente furono sovvenuti da Ulrico Hoepli, dalla Fondazione Accademica di Zurigo, dalla Società Accademica di Berna e da privati che vivono o vissero in Italia e che hanno simpatia per il nostro Paese. Il T. C. I. — come già prima il Ministro della P. I. — fornì di commendatizie il dottor Scheuermeier e sarà lieto se la pubblicazione di questo articolo varrà a rendere sempre più agevole il complesso compito dell'indagatore



LA PILA PER PILAR FORMENTON, FORMENTO E ORZO A MONTONA.

La donna sta appoggiata a un palo ficcato nel muro. Collo spostare il peso del suo corpo muove un pestello fatto di legno di quercia e guarnito di grossi chiodi Così si pesta il grano in diversi luoghi dell'Istria

drino e la madrina, a Pancalieri (Torino) si dice parin, marinna (1); a Pontechinale (Cu-

neo) peyrin, meyrina; a Genova puin, muinna; a Borno (Val Camonica) Ghidass, ghidassa; a Bormio gudaz, gudaza; all'Abbadia (Trentino) tot, tota; a Castelfondo (Noce) vidas, vidassa; a Predazzo (Fassa) non, nona; a Udine sántul, sántule; a Rovigno (Istria) santolo, santula; a Modena guidaz, guidaza; a Saludecio sentle, sentla: a Velletri patino, patena; a Sora patina (2), matena; a Avetrana (Lecce) nunnu, nunna; a Caltagirone parrinu, parrina; a Bitti (Sardegna) nonnu, nonna.

in a sign , a litteristice da esser . Il mati la nome, in certe parti delle, servere e de WAlte Italia, varia quasi de le trata di distretto. Così nei Grigioni la In Santa Maria (Valle Il Manther et en au te mudinter, a Bivio Lenz betsa muáinta, a Itter somether buk, a Poschiavo moct mi, a .1 Soglio nus moeuvet (2). Nei dialetti lombardi della regione dei laghi e dell'est dell'Adda, non ti muovere si traduce con meetwet brie, bri, mia, minga, migna, ecc.; fra l'Adda e la Sesia si sente quell'energico moeuvet nó che suona come il grido di una sentinella; passata la Sesia entriamo nel dominio dei dialetti piemontesi che invece di muovere usano il verbo francese bugé e che esprimono la negazione con parole che corrispondono al toscano niente: búgia nen, gni, nit, nin, gnin, gnent, nent, ecc. Quanto più ci addentriamo nelle valli alpine del Piemonte, tanto più ci accorgiamo della vicinanza della Francia: prevalgono búgia pa, bóugia ren, ecc.

È più grande aucora la varietà delle denominazioni di certi animali e di certe piante che colpiscono la fantasia popolare ed eccitano le sue facoltà creatrici. E qui ci si

(1) \(\delta = \text{suono vicino a quello del \(\alpha\) in \(\epsilon\)era.
(2) \(\overline{o}eu = eu\) francese in \(\etaevar.\)



TREBBIATURA PRIMITIVA A OSTANA SULL'ALTO PO.

Per sbarbá lu gran, la donna sbatte il manello di spighe sulla pietra. Può servire allo stesso uso un'asse appoggiata al muro. L'uomo batte il manello sbarbato col bastone (bastún), tenendolo prima in aria e poi sulla panca. Il lavoro fatto dall'uomo si chiama reurre. Lo stesso sistema di trebbiqtura, più o meno modificato, si ritrova in molti paesi alpini.

⁽¹⁾ La nostra trascrizione, in questo articolo, si avvicina a quel-la dei vocabolari dialettali. Sul-l'Atlante sarà strettamente fone-

^{(2) &}amp; =e in francese le.

permetta di aggiungere all'elenco delle for me alcune spiegazioni, benchè sia nostro pro posito di riserbare l'interpretazione dei fatti linguistici ad un secondo articolo. Il latino papilio (farfalla) apparisce nell'Alta Italia sotto le forme più svariate, che qualche volta lo rendono quasi irriconoscibile: paveya, pavegia, pavea, pavela, pavey, pavel, pavić, ! con r intercalata : parpaya, sparpaya, farpay, parpayola, parpayun, parpaglügu, bei pavel (che potrebbe esser nato da una ontusione fra pavél e parpál), spler e sprei Quest'ultima forma, che è engadinese, tirerà la sua origine da un anteriore splavér conservato in Bregaglia e che a sua volta si ri chiamerà da spravel; la farfalla, per evolu-/ione fonetica, è divenuta uno sparviero, chiamato anche lui sprer o spler nella Bassa Engadina. Con iniziale alterata abbiamo in certi dialetti lombardi barbél e barbéla. Fartalla, di rado farfára, falfára è abbastanza diffuso nell'Italia transpadana, non sempre però col significato generale della parola toscana. La polvere che copre le ali della farfalla e il color bianco di certe specie ha indotto il popolo a chiamarla mugnaio: il

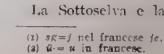


ANTICO COSTUME DELLA DONNA MARITATA A GALLIATE.

Mentre che nella montagna (nella Mentre che nella montagna (nella Valtel-Valsesia per esempio, nella Valtel-lina, in certe valli del Trentino, ecc.) l'antico costume si è ben conservato, è sparito quasi dappertutto nella pia-nura. A Galliate è fuori d'uso da cir-ca quarant'anni e siamo riusciti a mala pena a mettere insieme i varicapi di vestiario per questa fotografia. Essi sono dai piedi alla testa: i zibroeutti, gli zoccoli di cuoio fino: la soca, la gonnella fatta di percalle di Francia di color brano. di Francia di color bruno con fiori rossi e puntini d'oro; i scussá di tajugni, grembiule di lana rossa e bruna; i būstin di seta bianca a ricami; un lassa d granādji, una collana di corallo; i placchji, gli orecchini di oro. Sulla crocchia si fissa il buroro. Sulla crocchia si fissa il burlocuttu, cioè un cerchiettto di rame avvolto con lino nel quale entrano i spadinji, spilloni d'argento in forma di spada, con a gαrlanda d fildigrana, filigrana dorata. Gli spadini si mettevano il giorno dello sposalizio e non si abbandonavano più.

mugliner (a Santa Maria). Osgelino (1) a Tiarno e osgév de rüga (2) a Viarago (Trentino) rammentano il tedesco Sommervogel (uccello d'estate).

La Sottoselva e la Sopra-





CONTRA E PETTINATURA DEL LINO A GALLIATE (NOVARA).

Quando il lino e maccrato e pestato, si procede alla raffinatura. Questa si fa prima colla scotola (a spavra) e poi col pettine (spinasciu). La nostra fotografia in tre im nemo il cará cavalletto) occupato a spavré i lin (scotolare il lino e "il se co" i di legno ca spavra); ripererà l'operazione colla cotola di ferro (spavrín a d ter) appoggiata al cavalletto. La donna sta pettinando (pettinare=spiné) un mazzetto di lino (i mazzoeu & d lin). Si corgono i me acti; ettinati sulla panchetta fra le due donne. Quattro mazzoeu legati reseme termano una basgla. Il lavoro descritto si fa ordinariamente da pettinatori ambulanti. Nell'inverno le donne pettinano il lino una seconda volta con un pettine più fino (a spinascina). È quello che tiene la ragazza seduta a destra ragazza seduta a destra

ella Cingranii al manno me la farfalla collo de galli and the same of th " " " " derivano ferse dalla tenerezza · · · bambini hanno per tutto quel che vola . . mmentano che in molti luoghi la coc . 11 1 1 mn pallina (pallinetta, gall) Madonna, del Para 1188 : San Pietro, di San Giovanni. Certo auche poia, boio, poianela a farfalla » del vicentino e del verouese ci riconducono n pulla, benchè in quelle regioni

poja e pojana indichino uccel li rapaci come lo sprer dell'En gadina. Denominazione chiaris

INCANNATURA A GALLIATE.

La donna prepara la spola=cannello (non si vede sulla fotografia) che entrerà nella navoentta (spola) del tessitore. La bicocca (o guindu) più grossolana dell'arcolaio che si scorge nell'altra fotografia. È stata fatta in casa con stecche di canna e non si può ripiegare. L'incannatoio si chiama firelu. (Il filatoio non si usa a Calliate) a Galliate)

sima la galineta di Mesocco (Grigioni); ma come si dovrà spiegare la pliciaplacia di Latsch (Grigioni), la mammadonna «nonna» di Fex (Grigioni), lo sparantél d'Albosaggia (Valtellina) e di Branzi (Bergamo), la basgiatéra di Volano (Trentino), lo sbarabiél di Castelfondo (Noce), il barbastégno di Pirano, la sénsula di Montona, il barbastil di Dignano (Istria), la purseleta di Noli (Genova)? E taccio d'altri nomi non meno problematici.

la diversità del parlare rispecchia la diversità del pensare e del sentire. Colui che ha creato la parola padrino per chi leva il bambino al sacro fonte ha pensato ai doveri che con porta la funzione di padre spirituale;

quello che ha scelto la denominazione san quello de ricordato della santità del rito: la prima parola, general areva ancora tutto il suo valore etimologico, era più umana, più familiare della seconda. Chi usa la parola d'origine germanica gudaz, giidaz, ghida; ecc. non ci fantastica sopra; ma chi la trasforma in guidaz cerea di darle un senso più profondo: guidaz viene da guidare, dice il vocabolario modenese del Maranesi, perchè il uidaz aguida e il n onato al fonte,

Mica, bric (proprio - «briciola») sono pià

EILATURA E ANNASPAMENTO A GALLIATE. Donna che fira co rocca e co i fasu. Altra donna che fa su i fi co naspa. Si noti il fuso ficcato nel cavagnoeu di füsi. A sinistra un bicucchi (arcolaio pieghevole).

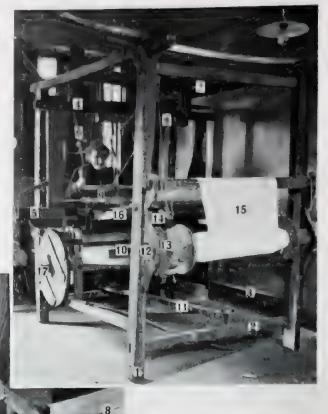
immaginose di rien (cosa) e niente. Le denominazioni pula, bula, galineta, ecc. per la farfalla svelano un'altra psiche che il muglinér della Valle di

Monastero, il quale in certi luoghi è diventato un mulinél con sostituzione di un altro concetto fondamentale.

La varietà dei loro parlari popolari straordinariamente grande — molto più grande per esempio che nell'immensa Russia - è una delle ricchezze spirituali dell'Italia e della Svizzera. Come si fa per far fruttare questa miniera linguistica? Come possiamo sapere qual nome si adoperi per il padrino a Lugano, a Bergamo, a Brescia, a Udine, a Bologna, a Cosenza, a Palermo, a Sassari, ad Ajaccio? Vi sono tanti vocabolari dialettali, direte, e se non vi sono, facciamoli! Va bene, ma chi mai sarà in grado di consultarne solo una ventina, e come pescarvi, fra mighaia di vocaboli, il termine esatto per il concetto che studiamo? Molti vocabo-Lui per non c'irleimane sul luogo precise dove si usa una data parola. Se, per esempio, noi siamo riusciti a trovare nell'impareg giabile vocabolario del dialetto milanese com pilato dal Cherubini codazz, codazza, gui er guidazza, padrin, madrinna, chi ci dirà · qual regione della provincia di Milano si are a dazz, codazza, dove guidazz, guidazza, me padrin, madrina? Quale dei tanti voca bolari, in gran parte cittadineschi e scritti taluni cinquanta e più anni fa, c'insegnerà dove, per l'Italia, nel 1920 si senta guidaza per pade ne

C'è un solo modo per soddisfare a tanta nostra curiosità: facciamo come l'ingegnere lettali della farfalla o di qualunque altro concetto domandato nelle località scelte

fe questo appunto il metodo seguito dal



ALTRA VISTA DEL TELAIO DI GALLIATE.

- 1 a banchoeutta. 2 - i gattí. . - piantún.
 - 4 cassa.
 - 5 cassittettji.
 - 9 bacchneutifi. 6 - tiramulén. 13 - a tapela,
- 7 sibiu da mota. 10 liscia. 8 - tiroeutta. II - a tisüra.
 - 12 sibiu co ropa,

UN TELATO (telaru) COLLA TESSITRICE (telarata) A GALLIATE

- L 1 quattro piantugni
- 2 1 clavi.
- 3 i bancaft
- 1 a cassa.
- 5 & cassitettil.
- n i tiramulén.
- 7 portaliscia.
- 8 i turnu.
- 0 a liscia (i licci).
- 10 i carcarettiil.
- 11 1 carcri (le calcole)
- 12 i sibiu da mota.
- 13 ruin cut denci. IA - i tablin.
- 15 a tirocutta (Pordito).
- 16 i bacchoeutti.
- 17 sibjocultu o sibiu co rora.

che leva una pianta: andiamo sui luoghi, osserviamo e registriamo le nostre osservazioni. Scelto un certo numero di località, raccogliamo le voci che corrispondono a un dato concetto, la farfalla per esempio, e notiamole con minuti segni fonetici. Iscrivendo le forme ottenute, al posto che loro spetta, sur una Carta geografica d'Italia, avremo una carta linguistica simile a quella di «farfalla», di cui riproduciamo una parte. Questa Carta ci permetterà d'abbracciare con un solo sguardo le svariatissime denominazioni diaGilliéron nel monumentale Atlas linguistique de la France che ci ha ispirato l'idea di compilare un' opera analoga per la Svizzera e l'Alta Italia: l'Atlante linguisticoetnografico svizzero-italiano, che abbiamo l'onore di presentare ai lettori di questa Ri-

I problemi particolari da risolversi da chi si accinge a compilare un atlante linguistico sono parecchi. Eccone alcuni fra i più importanti : in che modo si farà l'esplorazione? Quale sarà il materiale linguistico da raccoThe limit of degling the limit of the limit

If make the materials have a materials have a tree on the part of the surface of



LUMI ANTICHI E MODERNI A GALLIATE.

Sopra, da destra a sinistra: 1) lūma o lūmín. Di ferro. Usato dai contadini nelle stalle quando non c'è luce elettrica. Il lume si sospende o si conficca la punta acuta nelle travi del soffitto. 2) lūmín. Di ottone. Il recipiente a olio è chiuso. Usato una volta nelle case contadinesche. 3) lūma da quattro cantugni. È fatto di ferro, con du recipienti quadrangolari sovrapposti. Si può mettere un lucignolo in ogni angolo del recipiente di sopra c di quel di sotto. 4) lūma, lūmín o scigúla. Lume a petrolio, forma vecchia senza scartoccio

Sotto da sinistra a destra: due candileri, un lanternin e una lucerna quale si usa ancora nelle case contadinesche. Il modo seguito di diversi dialetti per esprimere la proibizione se il caso in una località ci presenta non ti muovere, in un'altra sta fermo, in una terza che frugolo, in una quarta bada, Carlino, tu cascherai, e osì via

E non parlo del tempo e della pazienza che ci vorrebbero per spiare il momento nel quale si presentassero nella conversazione le pariole e le frasi che interessano il raccoglitore. È dunque il dorza procedere come fanno le scienze naturali che si servono dell'esperimento, cioè di far nascere artificialmente i fatti linguistici che ci interessano. Bisogna domandare in un certo numero di dialetti: Come dite per non ti muovere? Come chiamate il padrino, la farfalla, la falce, la frullana, la cote, il martello, ecc.? Chi si serve dei materiali raccolti così, si rammenti ciò che questo metodo ha d'artificiale e tenga

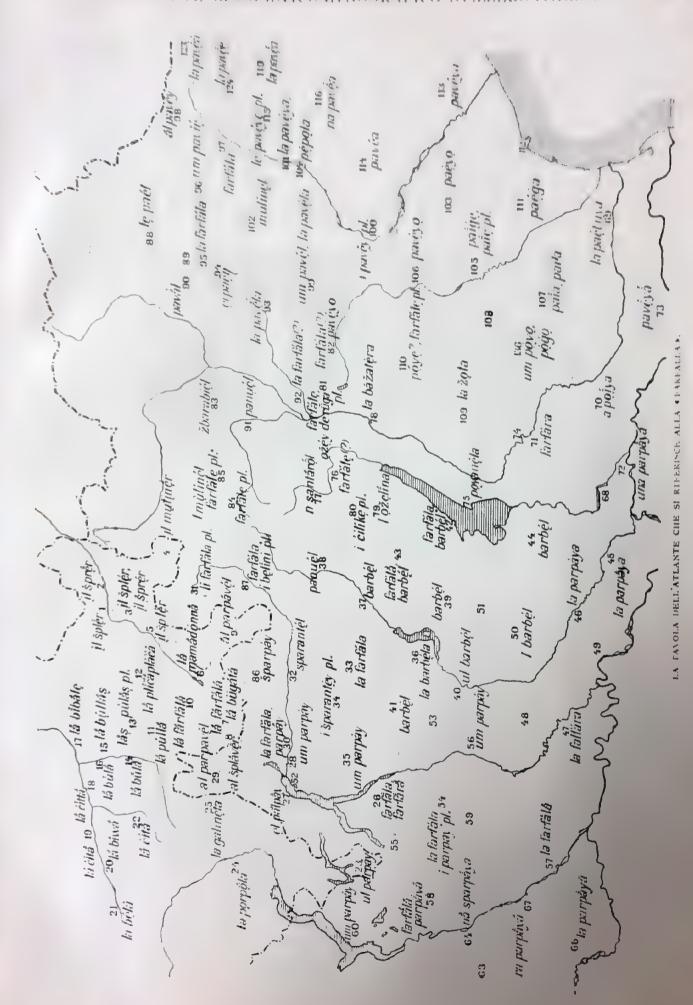


CALZATURE ANTICHE E MODERNE A GALLIATE.

Sotto, da sinistra a destra: 1) dzabojchji, « sabots », non si usano che nella grande concia del luogo. 2) zucrún. Forma poco usata. 3) tre zucrugni o zocri da omu e uno zucrunin (zoccolo da bambino). 4) scarpún o scarpa da omu. — Sopra, da destra a sinistra: 1) pantofla. Si usa poco. 2) zocra a la milanesa, con guiggia di velluto rosso. Importata e poco usata. 3) tre zocri da donna co patta. Con suola di legno e guiggia di stoffa. Non si usa cuoio per gli zoccoli da donna. 4) scarpin e zibritin per bambini. 5) due zibroeuti per la domenica con suola di cuoio e guiggia di cuoio o di velluto. 6) scarpa alta e scarpa bassa da vernisu.

ghi qualcheduno che si mescolasse alla popolazione indigena, ne osservasse il parlare e notasse le parole, le forme e le frasi che si presenterebbero spontaneamente nella conversazione. Metodo eccellente per chi studia un singolo dialetto, impossibile però quando si tratti di mettere insieme molti materiali facilmente paragonabili e quando si disponga per ciò di un tempo ristretto e di mezzi relativamente scarsi. È paragonabile solamente quello che si è prodotto sotto identiche conconto degli errori che devono prodursi necessariamente.

La lingua è uno strumento così ricco e così delicato che un metodo grossolano come quello che per forza deve adottarsi per mettere insieme i materiali di un Atlante linguistico non può nè esaurirne la ricchezza nè mostrame tutta la delicatezza. Il compilatore si vede costretto a fare una scelta dei fenomeni linguistici da rappresentarsi geograficamente; bisogna che questi siano quanto più signifi-



cativi e che soffrano il meno possibile delle imperfezioni del metodo interrogatorio. Fatti significativi sono quelli che permettono di giudicare del carattere generale (tonetico, mor fologico, sintattico, lessicologico) d'una lingua. Il metodo scelto da soi è tanto meno necivo quanto l'interrogazione si adatta mesho ai modo di pensare della gente interrogata e fa scaturire naturalmente la ri sposta. Prima di cominciare l'investigazione sistematica, co autori l'il onde linguisti

co spizzero italiano hanno, durante parecchi anni, concentrato i loro sforzi sul problema suaccennato, percorrendo le diverse provincie dell'Alta Italia e del territorio italiano e ladino della Svizzera. Dopo solamente hanno dato la forma definitiva al loro questionario. Esso contiene press'a poco

duemila domande che l'esperienza ha dimostrato esser fra quelle che fanno nascere facilmente la risposta genuina. Le parole e le frasi si riferiscono in gran parte alle occupazioni e alle preoccupazioni del contadino, essendo lui quello che meglio ha conservato lo schietto parlare popolare.

Ecco una pagina scelta a caso nel nestro questionario:

« L'orzo è maturo; l'avena non è ancora matura. La spiga, le spighe. Le stoppie. Il miglio. La saggina. Il grano saraceno. Il granturco. La pannocchia. I cartocci. Il tempo delle messi. Mietere. (Indicate esattamente il senso della parola). Spigolare. La falce « messoria » (dentata o no?). Segare il fru-

mento. (Si usa per ciò la falce messoria o la falce fienaia? Ci sono espressioni differen. ti?). Il mietitore, la mietitrice. Il covone (for. ma-manipolo?). Legate i covoni».

L'esempio de la che non domandiamo solamente de la coste la parola senza il sente coste. Difatti, coste la parola senza il sente coste una corpo senza anima. Coste una parola mal definita? E un viso senza colore vagamente infravveduto nel crepuscolo. Il patrimonio linguistico d'un popolo non vale

solamente per quello che suona, ma per quello che esprime.

L'oggetto concreto quasi sempre sfugge alla descrizione. C'è un solo modo per farlo conoscere a chi non lo ha visto: il disegno o il surrogato: la fotografia. I materiali dell'Atlante comprendono un migliaio di fotografie e molti schizzi che mo-



PANIERI A GALLIATE.

Da sinistra a destra: 1) scurbón di carrocuttu che si mette sulla carretta per condurre letame. 2) a scorba di pocuj « la corba dei pani ». 3) a cavagna di cuerciu « la cavagna dei coperchi » per portar da mangiare ai lavoratori, 4) cavagna di scigulli « cavagna delle cipolle » 5) a cavagna per fa gió megra « cavagna per sgranare il granturco ». 6) cavagnacu. Dietro. 7) a cavagna destra della donna: 9) cavagnocu di pocun « cavagne culla panca, a destra della donna: 9) cavagnocu di pocun « cavagnuolo del pane », per far le spese. A sinistra della donna: 10) cavagnocu da cuzocutta o da cüst « cavagnuolo da calza o da cucire». Nel mezzo, disse scherzando la donna, a Miji cua cavagnetta ca va a Nuára, « la Maria colla cavagnetta che va a Novara ».

strano l'immensa varietà delle forme materiali della vita nel territorio esplorato. Queste fotografie rappresentano le forme del terreno, l'aspetto generale del paesaggio, i tipi differenti dell'abitazione, i metodi della coltivazione, gli arnesi dell'agricoltura e dei differenti mestieri, le industrie popolari, scene della vita domestica e della vita pubblica, tipi antropologici e costumi. L'Atlante linguistico sarà dunque nello stesso tempo un Atlante etnografico. La curiosità del nostro esploratore è stata instancabile ed egli è riuscito spesso a rintracciare documenti di una veneranda antichità, reminiscenze di colture passate che interessano tanto l'archeologo quanțo l'etnografo e che sfuggono al viagcontadinesca. Sono particolarmente interessanti le fotografie prese nei luoghi remoti lelle Alpi e nelle provincie redente. E di quelle diamo qualche saggio. Per ragioni pratiche evidenti non si può far l'inchiesta linguistica in tutti i comuni del dominio esplorato. Quali saranno i criteri che determinano la solta? Prima di tutto si terrà conto del latto che la diversificazione dei dialetti non la stessa dappertutto. Quanto i dialetti sa-

canno più differenziati, tanto i luoghi da esplorarsi saranno più vicini. Così le distanze fra i luoghi scelti devono in generale essere più grandi nella pianura che nella montagna. La pianura friulaua sarà meglio rappresentata che la pianura veneta, essendo questa la regione dell'Alta Italia che sa subito il livello linguistico più forte. I dialetti sono ordinariamente più svariati nelle zone di transizione che in mezzo ai territori linguistici saldamente costituiti; conviene tenerne conto. Bi-

sogna poi che le varietà principali di un dialetto siano rappresentate sull'Atlante. I luoghi esplorati devono essere il meno possibile influenzati dai centri di coltura quali sono le grandi città; si sceglieranno dunque di preferenza comuni un po' fuori di strada, conosciuti per essere avversi alle innovazioni. L'esplorazione però si farà anche nelle città, perchè si possa giudicare dell'influenza esercitata da esse. Si eviteranno ordinariamente i luoghi conosciuti sufficientemente per altri studi o per vocabolari dialettali; ma bisogna badare che non ci nascano vuoti sulla Carta, che obblighino il lettore a servirsi d'altre fonti. Benchè abbiamo fatto la scelta con ogni cura, non oseremmo affermare che abbiamo sempre risolto il problema delicato nel miglior modo possibile. Troppe sono le regioni finora quasi inesplorate. Procedendo secondo i criteri accennati abbiamo fissato 220 luoghi da esplorarsi in una regione circoscritta dalle Alpi, dal mare e da una linea che va da Livorno ad Ancona, regione alla quale abbiamo voluto restringere le nostre indagini.

L'opera che risulterà dalle nostre ricerche si comporrà dunque di un certo numero di Carte linguistiche (saranno fra 1500-2000) e di più d'un migliaio di fotografie e schizzi che



I PESCATORI DI GRADO.

Abitano durante tutto l'anno i casuni (sing. casón) delle lagune. I casuni sono grandi capanne coperte di canna, con una porta, spesso senza finestra, senza tramezzi. Il focolare si trova nel mezzo della capanna. La mobilia è semplicissima Gli abitatori dei casuni non vanno ordinariamente a Grado che per certe feste benchè ci abbiano delle case.

illustreranno quelle fra le Carte che rappresentano oggetti e occupazioni interessanti. Le singole illustrazioni saranno accompagnate da un commentario descrittivo e lessicologico. Nelle note che si aggiungeranno alle carte e in vari supplementi si raccoglierà la ricca messe d'osservazioni varie (di lessicologia, di grammatica, di fonetica, di folklore, ecc.) che non troveranno posto sulle carte stesse. L'Atlante svizzero-italiano, che comprenderà 8-10 volumi in gran formato, avrà dunque un carattere in parte differente da quello dell'Atlante linguistico francesc che si è occupato quasi esclusivamente delle parole e pochissimo delle cose.

Chi deve essere incaricato della raccolta dei materiali linguistici? Una sola o parecchie persone? Per assicurare l'unità d'esecuzio-

ne et siamo decisi per la prima alternati, e Per fortuna abbiamo trovato Pueno per de sunpegnare il difficile compita il Prof. de Poeto Schenermeter poeto, in d. 1 pa 20 gran parte d'Italia accompagnando un sufratello stabilito in Italia e incanicato dalla ¹ en conosciuta ditta Brunner & C.ia a Comodi far delle fotografie da riprodursi su cattoline postali. I suoi studi universitari le 11 condussero a Firenze, e le peregrinazioni in traprese per raccogliere i materiali della sua tesi sulle denominazioni degli accidenti di terreno nelle Alpi francesi, italiane e ladine lo prepararono mirabilmente per le ricerche

geografiche e linguistiche. Si è rimesso in Viaggio per l'Atlante, per il quale lavora da tre anui con uno zelo indefesso. Entra ormai nel quarto auno di viaggio: quasi tre quarti dell'opera son bell'e fatti: se la sorte ci resta favorevole, sarà finita entro quest'anno.



A OSTANA SULL'ALTO PO. Il signor Scheuermeier sa adattarsi a tutte le situazioni e non perde mai

Chi dirà mai di quanta abnegazione deve essere capace un uomo colto per condurre durante quattro anni una vita raminga, rinunziare a tutti i comodi e a tutti i godimenti intellettuali della città, coricarsi oggi sul duro materasso d'una stamberga e domani sul fieno d'una cascina di montagna? Chi dirà quanta energia ci vuole per ridomandare ogni cinque o sei giorni (è il tempo che ci vuole press'a poco per l'inchiesta in un dato luogo) le stesse cose, mantener concentrata l'attenzione per non lasciarsi sfuggire la menoma sfumatura della pronunzia paesana? Chi dirà l'abilità e la conoscenza del cuore umano che è necessaria per guadagnarsi la fiducia di persone spesso naturalmente diffidenti e che copisceno difficilmente lo scopo di studi linmetici? Certo si devono ricercare come tant: non an a donne intelligenti e che conos ano a fondo la vita del loro paese, ma hase that the the abbiano conservato la loic originalità, che siano poco usciti dal loro imbiente oaturale dunque che non abbrano la versatilità del cittadino. Per fortuma il mistro esploratore ha trovato un gran numero di persone eccellenti che l'hanno aiutato con intelligenza mirabile e con squisita gentilezza

Diamo a lui la parola perchè ci dica delle

sue esperienze:

«E così. dunque, siete salito fino a 1600 m. d'altezza per imparare che nome si dà quassù al naso, alla bocca e all'ombelico, quale è la parola che usiamo per la bovina e pericacarelli di capra, come il pastore chiama i maiali

la massaia le galline?». Questa domanda mi rivolgeva a Mathon un vecchio contadino svizzero, settantacinquenne,

rotto alle intemperie, che non poteva frenare la sua ilarità mentre era seduto sulla panca presso la stufa. Dovetti anch'io pren-dere la cosa dal lato ridicolo e, nel corso del-l'inchiesta, abbiamo fatto delle buone risate assieme; ma sono orgoglioso di essermi guadagnato la fiducia di quell'orso.

In simile situazione mi sono trovato sovente. Non è facile far comprendere a gente semplice che il suo spregiato dialetto può avere un interesse scientifico. È il più difficile compito per l'indagatore dei dialetti quello di trovare buoni informatori e bisogna spesso impiegare intere giornate rivolgendosi da Ponzio a Pilato prima che qualcuno si dichiari pronto a mettersi a disposizione per qualche giorno ed a sottomettersi all'interro-gatorio. Si tratta allora di mettere a profitto tutta l'energia, perchè non sfugga quello che si è guadagnato, specie in una bella giornata estiva quando il fieno è fuori sul prato e tutti cini vi stanno appresso. Ad onore dei mic illormatori devo dire che solo pochisolte l'impegno preso non è stato mantenuto; in non più di una mezza dozzina di località, sopra 170 che ho esaminate, sono obbligato a cambiare informatore. Non tutti erano di pari qualità; specialmente nelle regioni di forte emigrazione periodica è quasi impossibile trovare un uomo che parli ancora con purezza il dialetto ereditario. Ma nella maggior parte dei luoghi io credo d'aver ottenuto materiali degni di fiducia scegliendo diligentemente i miei mallevadori, quando anche la risposta possa essere stata qua e là sfavorevolmente influenzata dalla domanda italiana.

Quanto più ci si allontana dai grandi centri di movimento, quanto più si sale verso i monti, tanto più originali sono gli uomini ed il loro linguaggio, ma tanto più difficile si presenta il compito dell'investigatore : si tratta di adattarsi alle particolarità dei nodosi montanari e di penetrare nei loro pensieri e sentimenti. Una volta peraltro che ci si è guadagnata la loro confidenza, è una gioia il lavorare con essi, poichè amano il loro linguaggio materno e sono orgogliosi che ci interessiamo ad esso. Se qualche domanda non riceve appropriata risposta, vi è sempre qualcuno della famiglia o tra i vi-cini che corregge e viene in aiuto. Talvolta gli aiutatori sono anche troppi, specie d'inverno, quando si è obbligati a tenere l'in-chiesta nell'unico locale della casa riscaldato, la cucina. Una volta — ai piedi del famoso Monte Grappa - ho dovuto fare la mia inchiesta in una stalla, che in molti luoghi delle Alpi è d'inverno il luogo di riunione della famiglia perchè vi si può vivere ri-sparmiando il riscaldamento: là dentro ho scritto per tre giorni ed attorno a me si affollavano i membri della famiglia ed ognuno voleva portare la sua parola; in mezzo al frastuono sedeva diguitoso come un antico patriarca il capo della famiglia, che comandava a tre figli ammogliati, alle loro mogli ed a numerosi nipoti, in tutto una trentina di persone; vicino a noi si nutrivano bambini, si attendeva alla lavatura, nove mucche venivano abbeverate, foraggiate, stramate. Era degno di meraviglia il vedere con quale calma e sicurezza quel forte e buon vecchio di 76 anni impartiva i suoi ordini e poi dava a me le risposte, rimanendo sempre fermo: di trarlo fuori dalla stalla non era da parlare.

Come si vede, le circostanze esterne tra le quali si procede all'inchiesta sono assai dis-

simili tra loro. Beato l'indagatore quando trova una casa così ospitale come quella dell'avvocato Guarlotti, appassionato cultore di arte e di scienza, nel borgo di Galliate, così interessante dal punto di vista linguistico. Grazie al suo intelligente aiuto non solo vi ho potuto raccogliere un tesoro più ricco che altrove, mi fu anche possibile di fissare nelle fotografie forme di vita in parte ancora in uso, ma che vanno scomparendo: abiti, mobilio, attrezzi, occupazioni agricole.

Sono stato fortunato anche a Grado, dove, seduto comodamente nell'Agenzia di Viaggi, ho potuto interrogare un legittimo rappresentante dell'antico dialetto dei pescatori che va ora scomparendo: Sebastiano Marchesan, soprannominato Bottega, vecchio di 85 anni, ha passato quasi tutta la sua vita fuori sulla laguna di Porto Buso in uno dei pittoreschi cason di cui è qui riportata la veduta. L'aria di mare ed il tenore di vita naturale sembra gli abbiano giovato perchè è ancora sano come un pesce nell'acqua e dimostra

buon senso e ingegno naturale.

La fotografia riprodotta nella pagina precedente mostra come ho eseguito l'inchiesta ad Ostana: il calzolaio picchiava; il vivace nipote ciarlava; la volpetta domestica strisciava lungo le mie gambe, e gli amici del socievole ciabattino venivano a fare la solita oretta di cicaleggio. Fortunatamente potemmo rifugiarci nel locale della scuola per terminare il nostro lavoro. Un'altra volta ho scritto l'interrogatorio su di un tavolino da notte, l'unico oggetto avente un piano orizzontale nella camera da letto occupata da una coppia di sposi novelli, mentre accanto l'attento sposo badava alle domande dell'esploratore ed alle risposte della sua giovane moglie. Ai nostri piedi rideva il solatio paesag-gio delle colline di Varese e più lontano il largo specchio del Lago Maggiore.

Ma per lo più ho raccolto le mie notizie in una semplice stanza di contadini all'unico tavolo di famiglia. Grazie alla lettera di presentazione del Ministero dell' Istruzione Pubblica italiano ed alle numerose commendatizie personali, quasi in ogni luogo sono stato accolto amichevolmente. Che in parecchi posti a tutta prima io abbia avuto a vincere una certa diffidenza e abbia provato anche qualche disaggradevole avventura non è da meravigliarsi; ma in complesso io porterò a casa un sacco pieno di amichevoli ricordi di cordiali ed originali persone - per non dire delle bellezze naturali di cui sono così

ricche la Svizzera e l'Italia ».

C. JABERG e G. JUD.





IL CASTELLO VISTO DALLA PIAZZA DELLA VITTORIA.

ESSUNO sospettava, prima della guerra, che il Castello, così com'appariva di lassù, imbiancato a calce e ceperto d' « Eternit », fesse un edi ficio antichissimo. Erano antichi, sì, i torrioni bei tondi e gonfi, dei quali lo cinse Venezia vincitrice nel cinquecento; le mura-

glie cordonate, i bastioni, le porte. Ma proprio il corpo centrale sembrava recente: un casermone, con finestre regolari, le scale in cemento, i poggioli in ghisa e le stanze-cameroni per i soldati austriaci, che l'Austria destinava lassù a guardia della città e del nemico di oltre Judrio. (Gli alti comandi austriaci hanno avuto sempre uno spiceato senso di arte e di rispetto per le cose vetuste... come ben si vede). Ma un bel giorno gli austriaci furono sloggiati dai colpi di cannone. E da quel giorno il Castello mutò faccia ca pe · a tom - of clac 1 sabilitarioi segreti.

Evochiamone in due parole un po' di storia. Un documento del 1001 nomina la villa di Gorizia per la prima volta. È un atto di donazione di Ottone III che conferisce parte dei suoi beni al duca del Friuli Verihen, for-

CASULLO, FORLICATO RIAPERTO.

se Variento; la villa di Gorizia non era certamente null'altro che il Castello, una rocca con poche case all'ingiro. Da Variento il Castello passò agli Eppenstein. Da questi alla schiatta dei Conti di Pusteria e di Lurn, che vi dominarono per quattro secoli, ed assunsero il nome di Conti di Gorizia. Estinta la stirpe, il Castello passò nel 1500 a Massimiliano d'Austria. Nel 1508 fu preda gloriosa dei Veneziani, che l'ampliarono subito con opere di difesa. In seguito alle mene della Lega di Cambrai tornò all'Austria e fu dimora dei Capitani



LORIZIA. - CASTELLO, INGRESSO COL LEONE VENEZIANO RICOLLOCATO DOPO LA REDENZIONE.

provinciali, sino alla dominazione Napoleonica. Quindi fu riformato a caserma....

Fierissima schiatta furono i Conti di Gorizia. Uomini d'arme, provati a tutte le fatiche, alle più aspre guerre, senza amore delle arti, delle lettere, della vita intellettuale che allora pur fioriva nelle corti d'Italia e di Francia. «Il Conte Goriziano — ha detto uno storico di queste terre, Giuseppe Caprin — è il guerriero fatale che cavalca il drago delle discordie, la cui spada s'insanguina più spesso nella patria che fuori: funesto soldato che viene straniero e straniero sparisce, non lasciando che l'orme della devastazione consumata dai propri mercenari ».

Grande era la loro potenza nella patria del bruli: dopo i Patriarchi d'Aquileia erano i 1.0492 iori dignitari, nominavano i Cavalieri della Catena — ordine di guerra — battevano propria moneta ed assoldavano forti milizie. Ai più importanti fatti d'arme del medioevo è collegato il loro nome. Presero parte alle crociate in Terrasanta, alle guerre di Federico II, alle battaglie contro Venezia e Aquileia; si presentavano ovunque c'era

l'occasione di sguainare la sciabola. S'imparentarono con i maggiori casati di Europa, colle case di Savoia, di Mantova, di Sicilia, cogli Scaligeri, coi Camino, coi burgravi di Turingia e di Norimberga, coi Duchi di Baviera, coll'Imperatore d'Austria. I loro dominii si estendevano dal Tirolo all'Istria.

Ma si spensero a poco a poco la potenza e le virtù guerriere. Enrico IV (1385-1454) fu il più degenere rampollo della stirpe. Beone, rozzo, violento, svegliava alla notte i suoi figliuoli e li costringeva ad ubbriacarsi.

Con la morte di Leonardo, nell'anno 1500, la stirpe si estinse del tutto.

Oggi i fantasmi ritornano fra le mura diroccate, nei sotterranei, nelle segrete, negli abissi delle torri e riempiono la fantasia d'imagini che parevano spente per sempre.

*

Ed ora rifacciamo la storia degli ultimi anni. Il Castello ebbe a soffrire solo pochissimi danni dai nostri cannoni, fin che Gorizia era in mano degli austriaci. Non appena la città fu presa, i nemici si dettero a



GORIZIA. - CASTELLO. CORTILE CON ARCATE RIAPERTE.

bombardarlo con furore e lo colpirono gravemente; ne sfondarono tetti, mura, torrioni. Ma era un pezzo duro, e rimase; e quando, terminata la guerra, l'Ufficio delle Belle Arti per la Venezia Giulia lo prese in esame per le opere di protezione e restauro, si trovò che non sarebbe stato impossibile rifarlo.

Ma rifarlo come? A caserma? Cioè rifare una cosa brutta, stonata? Tanto valeva lasciarlo a rovina, ed era pittoresca abbastanza.

No. Bisognava studiarlo a fondo, guardare nelle viscere di questo Castello. Già qualche prezioso elemento era apparso dalla rovina: tracce di pitture cinquecentesche in un salone, pilastri immurati nelle cantine delle prigioni, qualche finestrella, qualche scaletta. Non bastava. S'incominciò un lavoro sistematico, assiduo, continuo, sotto la direzione dell'arch. Guido Cirilli e con la colla borazione del prof. Giovanni Cossar, direttore del Museo Provinciale, goriziano autentico e di antico stampo. Tuttora continuano i lavori, e portano sempre a nuove scoperte. Ma il grosso è già in luce. Il fabbricato centrale, che dall'aspetto esteriore si rite-

neva una costruzione unica e coeva, è risultato invece un complesso di costruzioni di epoche diverse, conglobate in un tutto appena nell'ottocento. Stonacando le mura, abbattendo le pareti divisorie recenti, scavando e indagando da ogni lato, sono venuti a giorno elementi preziosissimi per la storia architettonica del Castello, i quali valgono a ricostruire la sua genesi nelle diverse epoche.

Nel cortile del Castello vi sono le fondamenta di una torre quadrilatera romboidale, di spessore grossissimo, che in altri tempi (prima del cinquecento, in ogni modo) sovrastava gli edifici circostanti, ed era il mastio della roccaforte; torre di vedetta e di difesa ad un tempo, segnacolo di vita guerriera e cortigiana nelle epoche desolate del medioevo. Sembra risalire al secolo XI-XII.

Appaiono ora soltanto le fondamenta, sovrastanti di pochi centimentri l'antico livello del cortile; l'interno della torre è stato scavato in profondità di circa tre metri, e si è trovata una costruzione interna, specie di stanzetta a vôlta; ma il vuoto continua e certamente la segreta della torre è in comunica-



GORIZIA. - IL CASTELLO VISTO DA S. E.

zione con gli antri che si ritrovano in diversi punti nel colle del Castello e sboccano nella città. L'uso pratico ne è evidente: nei casi di peticolo i castellani si rifugiavano nelle segrete e di lì, oltre gli antri sotterranei, raggiungevano la pianura per darsi alla fuga o prendere alle spalle il nemico assediante.

La palazzina dei Conti ha la facciata rivolta a S-O, e guarda verso la piazza della Vittoria. È tutta a filari obbligati in pietra, con quattro finestre bifore verso la città e cinque verso il cortile. Al pianterreno non possiede che finestrelle rettangolari, rade e semplicissime. Il suo coronamento è a merli sopra il primo piano. Interessanti le bifore, eseguite con l'arco in tufo; le colonnine di pietra bianca, con capitello a dado, ma senza base. Risale certo al sec. XIII, e l'abbiamo chiamata palazzina dei Conti per l'evidente destinazione del fabbricato ad abitazione lussuosa, indicata dalle finestre che davano luce a uno spazioso salone.

Lo stato di questa palazzina è miserando. Non c'è metro cubo, si può dire, che non sia stato smosso, alterato, rotto, sconvolto. Le bifore furono immurate, le porte distrutte, i merli rinchiusi e rialzati: ovunque appare la furia delle innovazioni, e non tutte di data recente. Già nel '500, fu alzato il tetto dell'edificio, e furono immurati i merli: ne dà prova il muro sovrapposto a mattoni, con appena decifrabili tracce di decorazione tar-

do-gotica. Poi furono rinsaldati a vôlta i soffitti del pianterreno. Ma il peggio certamente si fece nell'ottocento, quando si aprirono nel corpo antico dell'edificio quelle brutte finestre per la caserma austriaca, che ora sarà così dolce toglier per sempre.

In continuità della palazzina verso E si innalza una muraglia difensiva, ugualmente a filari di pietra, con feritoie e poche finestrelle. Termina in alto in una merlatura continuata, dietro di cui corre il cammino di ronda per i soldati di guardia. Serviva a maggior difesa della torre e chiudeva il cortile. Tutto ciò si è scoperto negli ultimi tempi. Prima nulla ne appariva. Anche qui erano spariti i merli e le finestrelle e le feritoie sotto gli intonaci e i muri della caserma.

Alla cinta difensiva s'attacca un altro fabbricato carico di soprastrutture ed aggiunte, che serba al pianterreno le prigioni, costruite al tempo dei Capitani provinciali austriaci nel sec. XVII. Sono cellette con poca luce che penetra da una inferriata sopra le grossissime porte, l'una accanto all'altra. Fu durante gli assaggi nei muri che si trovarono i pilastri che formano l'attuale porticato. Si lasciarono le pareti anteriori con le porte intatte, mentre si demolirono le pareti divisorie delle celle dove erano rinchiusi i pilastri, si da rendere da un canto inalterato l'aspetto primitivo della prigione (alcune celle furono conservate del tutto), di ridare dall'altro la

. 2 197 1 . 11 11111111111 .. ' ., ; the second of the .. "mestic e vid terte so, il testo lo se m to let mate talli. 'a copertura dei tabliccati, il consoli lumento delle mura; ora si sta già ricostruendo parte della ossatura muraria. Ci si limita a ciò, fin-



GORIZIA: CASTELLO, FACCIATA DELLA « PALAZZINA DEI CONTI:

tanto che il progetto completo di ricostruzione non sia approvato. Perchè tale rico

struzione è delicatissima cosa, e di ficile. Lascia aperte molte soluzioni nè è possibile risolverla con un concetto premeditato.

Ciò che è evidente fin d'ora è, che i nuovi elementi architettonici non permettono più la ricostruzione del Castello-caserma; bensì rendono necessaria una sua trasformazione che lasci seguire passo passo la sua genesi nella storia, chiarendone lo sviluppo architettonico.

Assurdo sarebbe peraltro voler rifare quello che più non è e non si sa come fosse; voler rialzare le torri, ricostruire i barbacani in legno, e demolire tutto quanto è aggiunta al nucleo originario. Se a qualche compromesso si giungerà, sarà l'eccezione per forza maggiore. Quando il Castello sarà ricostruito, esso potrà accogliere il Museo di storia ed arte della provincia e il Museo del Risorgimento: in un luogo suggestivo e superbo, per il ricordo delle battaglie combattute e vinte, per il teatro di guerra che di lassù si apre dal mare oltre il Carso e oltre il Collio su le Alpi Giulie.



OKIZIA. - CASTELLO. LE PRIGIONI.

ANTONIO MORASSI.



IL DAMERÀ IN FIAMME.

(LA FESTA DELLA CROCE ALL' ASMARA)

1.1. ASMARA, nello scorso settembre. Un piantone d'albergo entra nella mia stanza e consegna un biglietto del Governo.

Apro e leggo:

COMMISSARIATO REGIONALE DELL'HAMASIEN

Biglietto di accesso al recinto speciale nell'Ippodromo per la Festa del Mascal (Damerà e Gare).

Asmara, 24 settembre 1922

Il Commissario Regionale T. DE CRESCENZO.

Il Mascal: la festa della esaltazione della Croce, la grande solennità del popolo cofto abissino!

Quale ventura, per un viaggiatore europeo, il poter godere di questa suggestiva visione del mondo etiopico: primitivo, guerriero e tradizionalista; specie all'Asmara ove la festa delle feste è sostanzialmente riconosciuta dal Governo, che ne inquadra lo svolgimento in un ambito semi-ufficiale, e ne prende la direzione, aggiungendovi una nota gradevolmente mondana e permettendo che il no svolgimento proceda nel modo più ordiito e grandiese'

Raccolgo le impressioni.

La festa ufficiale del Mascal si inizia e si svolge nella giornata del 27 settembre e termina con un ricevimento della Colonia italiana, nei ricchi saloni della residenza del Governatore.

Per il popolo — però — e per le truppe di



DEGIAC ARFI (DECORATO DI DUE MEDAGLIE AL VALORE ED ORNATA LA FRONTE DELLA CODA DI LEONE E DELLA PASCIA GIALLA) ASSISTE AL DAMERA,



UNA COMPAGNIA DI ASCARI PRONTA PER LA FANTASIA.

colore, il movimento ha principio la vigilia, e prosegue anche il giorno seguente alla solennità, fino a completo smaltimento delle moltissime sbornie, dovute agli eccessi ai quali i neri si abbandonano con entusiasmo.

La sera della vigilia, dunque, hanno luogo specie di fiaccolate, improntate a carattere quasi selvaggio, che finiscono in diaboliche danze. I villaggi degli indigeni e quelli delle truppe, il grande mercato, le vie e le piazze adiacenti, pullulano di popolo in baldoria, che passa quasi tutta la notte in banchetti, rallegrati da suoni, canti e balli.

Dall'alto del Forte Baldissera e dal poggio del Palazzo del Comando, nostri riflettori illuminano e scoprono, coi loro fasci di luce scrutatrice, questi baccanali, suscitando grida ed entusiasmo fra le popolazioni festanti.

Al mattino seguente la cittadina è preparata al grande avvenimento.

La conca verde dell'Ippodromo, incorniciata dal superbo sperone di monte del Forte Baldissera, si popola rapidamente di tutta una folla festante che, a piedi o con carrozzelle, avvolta in tele e sciamma bianchi, portati con una certa dignità ed eleganza, si reca ad assistere alla glorificazione del Mascal.

Su un lato dell'anello della pista prendono posto i reparti cofti delle truppe di colore, a piedi e a cavallo, che, nella circostanza, si adornano dei più vivaci ornamenti, e portano bandiere, lance, scimitarre smaglianti. scudi di ippopotamo o di metallo finemente lavorato, puguali, armi da fuoco.

Sul lato del Tennis è innalzato un padi-

glione che ospita il Governatore, i funzionari e la piccola ma distinta Colonia metropoli. tana; mentre di fianco, in un recinto riservato, trovano posto i dignitari indigeni.

Questi ultimi formano un gruppo variopinto, a colori vivaci, dei più interessanti.

Sono capi bellissimi e fieri, coi loro pittoreschi costumi, colle camicie di seta a varii colori, coi lemt di pelle di leone, di leopardo o di velluto, ornati di artistici lavori di filigrana; alcuni con la fronte recinta di una coda di leone, in segno di aver vinto ed ucciso il re del deserto; o di un nastro giallo, per aver trionfato sull'elefante.

In mezzo al prato sta il Damerà.

Si tratta di una grande catasta di legna di cuforbia, disposta a guisa di capanna, rac colta attorno ad un palo centrale, ed assicurata a mezzo di nastri rossi e bianchi.

Antichissima è la tradizione del Damerà. Alcuni la fanno risalire fino a S. Elena, che, a mezzodella direzione del fumo di un falò, avrebhe potuto trovare il Golgota e le Tre Croci.

La funzione s'inizia colla entrata in campo di tutto il Capitolo, in pompa magna, che spiega un lusso sfarzoso di turbanti, di cotte, di piviali in seta, di croci d'argento, di pastorali, di baldacchini rossi, violetti, verdi, con frange dorate.

Il parroco dell'Asmara si mette a capo dei preti e dei diaconi, vestiti in sacro, con croce, libro e turibolo, protetti da speciali ombrellini di seta azzurra a ricami argentei, ai quali i giovani che li reggono imprimono un movimento rotatorio continuo.



VINIUSIA DEGLI ASCARI COFTI DAVANTI AL PADIGLIONE DEL GOVERNATORE (LO SEIN-BASCI DIRIGE A CAVALLO).

Essi avanzano lentamente, accompagnandosi colle mani, con la testa, con le gambe.

I preti cantano frammenti di salmi, e leggono brani che sembrano tratti dalla storia di S. Elena, di Costantino e di Eraclio.

Dojo queste letture piuttosto noiose, che durano quasi un'ora, un prete fa tre giri intorno al Damerà, incensandolo replicatamente, seguito da altri dignitari ecclesiastici, che ripetono tali giri cantando strofe.

Infine i sacerdoti iniziano l'accensione della catasta da tre o quattro parti, finchè dense

nubi di fumo non indichino che la catasta stessa è completamente accesa.

Durante il falò (che non dura a lungo per la qualità della legna e per la sua stagionatura) entrano in campo cavalieri armati, che galoppano in un disordine pittoresco, emettendo grida, sparando colpi di fucile, roteando le scimitarre, facendo scintillare le lancie, sventolare gli sciamma, schermendosi con gli scudi, sfilando davanti

al pubblico ed alle autorità. Entrano anche gruppi di ascari, che compiono la loro fantasia attorno alla catasta di fuoco, avvicinando le armi alle fiamme, quasi per dar loro il battesimo; mentre dei suonatori battono disperatamente sui negarit o dànno fiato con grande energia ai melechèt (specie di trombe consistenti in una lunga canna di bambù, spaccata longitudinalmente in diverse sezioni, tenute aderenti da un involucro di pelle, con bocchino e padiglione di zucca) che avendo una sola nota, finiscono collo straziare le



IL CAPITOLO (IL PARROCO DELL'ASMARA SEDISTINGUE PER IL GRANDE TURBANTE CHE PORTA),



VEDUTA D'INSIENE DELI IPPODENNO DURANTE L'INCHADIO D. WILLER V. SINISTRA LO SPEKONE DEL PORTE BALDISSERA).

orecchie anche più solidamente ribelli alle armonie musicali.

La scena è grandiosa ed interessante; ma il pubblico costo continua a tenere d'occhio attentamente il Damerà, per vedere dove verrà a cadere il palo centrale, perchè la direzione così segnata indicherà il popolo con cui vi sarà guerra nell'annata, e, se il palo ripiegherà su sè stesso, sarà pace. — E l'oroscopo ha così voluto per questo Mascal.

Finita la funzione, il Governatore riceve l'omaggio dei dignitari locali, mentre — ciò che non guasta — la Colonia bianca viene regalata di colme guantiere di dolci e di bibite.

Nel pomeriggio la caratteristica di festa europeizzata si accentua colle gare, che conservano però sempre un alto interesse, per le fantasie eseguite dalle compagnie di ascari cofti, come quadro finale del programma.

Questa manifestazione guerresca, che in generale vuol rappresentare il trionfo delle armi nostre su predoni od altri nemici, quantunque resa un po' di maniera (la gara è a premi ed il canovaccio della fantasia viene, quindi, nei giorni precedenti, preparato dagli ufficiali di ciascuna compagnia concorrente) rimane, ad ogni modo, estremamente istruttiva, per studiare ed ammirare le caratteristiche eminentemente guerriere di quelle razze, per alcune delle quali perfino l'agricoltura e la pastorizia rappresentano occupazioni vili ed indegne.

L'eccitamento di tutta la persona, durante l'intero periodo della fantasia, le contrazioni del viso, gli atteggiamenti fieri e mobilissimi, i contorcimenti felini, la voluttà degli spari, sembra che trasportino questi esseri, per natura guerrieri, nel regno della vera lot-

ta cruenta, tanto che il fischio del Comandante (lo Sciù-basci) che ordina la fine della fantasia, deve essere accompagnato da una energica azione personale, verso quella massa di energumeni, per ottenere lo scopo.

Nell'insieme la festa del Mascal, nella graziosa capitale della nostra Colonia, rappresenta una grande visione dell'ambiente etiopico, che è assai difficile immaginare con una semplice descrizione e dimenticare dopo goduta.

Essa avviene nel periodo nel quale a Massaua, a Gibuti, ad Aden, a Bèrbera, ad Hodeida, il sole equatoriale e l'umidità marina rendono la vita estremamente penosa, mentre sull'altipiano, e specialmente all'Asmara, le piogge hanno prodotto una benefica mitigazione del caldo, già limitato dalla altimetria (m. 2350 circa) fino a rendere necessario qualche riguardo dal freddo delle notti.

È quindi da augurare che, migliorate le condizioni alberghiere locali, facilitate alcune comunicazioni turistiche (ad esempio quelle col suggestivo bassopiano di Agordat e colla zona di Senafè) sviluppata una giusta azione di rèclame, intesa a mettere in valore, anche come stazione estiva, la cittadina di Asmara (specialmente nei riguardi della zona del torrido Mar Rosso) l'attuale modesto movimento di forestieri e di turisti, che fuggono quelle città marine infuocate, per cercare un benefico ristoro, abbia a svilupparsi, fino a diventare fonte apprezzabile di utilità; anche perchè poche zone dell'Africa orientale superiore possono vantare variate e notevoli bellezze di altipiani, come la nostra Colonia.

Ing. ENRICO MELLINI.



L viaggiatore che ammira i grandiosi monumenti di epoche remote, i quali ancor oggi resistono a tutte le vicende, non può a meno di domandarsi come si son potute manovrare le enormi masse di pietra coi mezzi primitivi allora disponibili. Non esistevano infatti macchine azionate dal vapore o dai moderni carburanti o dall'elettricità e nemmeno si potevano utilizzare le forze idrauliche per mancanza di adeguati mezzi di trasmissione.

Anche i quadrupedi, applicati alle funi o ai rozzi argani di quei tempi, non davano buon affidamento per la difficoltà di ottenere sforzi simultanei quando erano attaccati in numero rilevante. Coi secoli si ebbe un lento progresso negli apparecchi di sollevamento, tanto che, ancora ai tempi di Roma, si costruivano terrapieni tutt'intorno all'edificio da innalzare e anche rell'interno di esso per procurare un sostegno ai pezzi da collocare in opera.

Il profilo dei terrapieni era generalmente a piano inclinato; i pezzi si facevano salire con l'ausilio dei rulli o rotolare essi stessi, come nel caso delle colonne, e poi erano calati nel loro posto definitivo con opportune attenzioni. I terrapieni salivano col progredire della costruzione cosicchè, alla fine, il monumento si trovava interrato e richiedeva un importante lavoro di sterro per poi apparire maestoso.

Le manovre faticosissime e pericolose erano eseguite da lunghe file di schiavi, molti

> dei quali soccombevano nei frequenti « infortuni sul lavoro ».

> Non mancarono i forti ingegni che vollero migliorare gli apparecchi di sollevamento, sempre però con scarsi risultati, finchè l'arte metallurgica permise di arrivare alle Gru totalmente metalliche. I robusti ingranaggi, i perni scorrevoli entro cuscinetti lubrificati, i potenti mezzi di ancoraggio al terreno, le funi metalliche e le catene moderne ci diedero macchine ben diverse da quelle di una volta. Rimaneva però un limite alle applicazioni dovuto alla forza motrice. che era quella del-

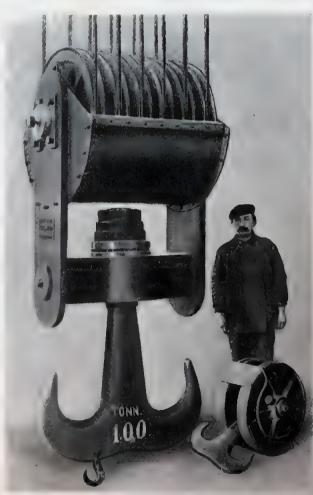


FIG. 1. - TRE TIPI NORMALI DI GANCI DA I, 10 K 100 TONN.

l'uomo. Con l'impiego delle macchine a vapore si ebbe un vero salto nel progresso delle Gru e un altro salto, ancor più notevole e recente, con l'uso dell'elettricità. Il vapore richiedeva pur sempre macchine ingombrauti e bisognose di molte cure: il go-

verno del fuoco, la lubrificazione degli organi in moto, il riformmento d'acqua e di combustibile, ecc. L'elettricità invece permette l'impiego di motori poco ingombranti e silenziosi o quasi; prontissimi all'avviamento e all'arresto e, per conseguenza, sollevamento di grandi pesi ed ampio spostamento di essi, verticalmente ed orizzontalmente, con la mano d'opera necessaria ridotta al mini-1110.

Le Gru hanno dimensioni li-

mitate per piccoli carichi e piccoli spostamenti, ma diventano grandiose col crescere della portata e dell'estensione del trasporto. Le membrature sono di ferro, che permette la massima utilizzazione del materiale con l'assumere forme adatte agli sforzi nonchè rapida costruzione delle parti e messa in opera.

Venendo senz'altro ad una descrizione rapidissima dei tipi più in uso, ricordiamo anzitutto le *Gru a ponte scorrevole*, molto usate negli stabilimenti metallurgici, tauto in locali coperti quanto all'esterno di essi.

Si tratta di un vero ponte in ferro (fig. 2), più o meno robusto a seconda della sua lunghezza e del carico da sollevare. Scorre con quattro ruote, due per ciascuna delle sue estremità, sopra le rotaie sottostanti ed è quindi spostabile per tutta la lunghezza di

esse, parallelamente a se stesso. I fili che costituiscono la linea elettrica alimentatrice sono tesi da un lato del ponte: un trolley, analogo a quello del trams, trasmette la corrente ai motori che sono almeno tre.

Uno serve per la traslazione del ponte e ne muove le ruo.



FIG. 2. - GRU A PONTE SCORREVOLE CON APPARECCHIO SPECIALE PER IL TRASPORTO DI RECIPIENTI RIPIENI DI ROTTAMI. Portata kg. 8000. - Luce 30 metri.

te con opportuna trasmissione che riduce la velocità (1); l'altro si trova sul carrello-argano per spostarlo lungo il ponte; il terzo si trova pure sul carrello-argano e provvede al sollevamento dei carichi. Si hanno quindi tre movimenti per l'oggetto che si trasporta: due orizzontali (traslazione del ponte sulle rotaie e del carrelloargano sul ponte) e uno verticale (corsa del gancio o d'altro organo che sor stiene il caricol. Tutti e tresa

movimenti sono tra loro perpendicolari.

Il gancio è attaccato a fune flessibilissima di acciaio o a catena calibrata che si avvoli gono su apposito tamburo dell'argano. Il motore che solleva il peso è, di solito, il più potente, ma il movimento è anche il più lento per non consumare soverchia energia; meno potente è il motore che muove il ponte, poi chè ha da vincere soltanto gli attriti dovuti al peso che grava sui perni delle ruote e sille rotaie; ancor meno potente è il motore che comanda la traslazione del carro-argano perchè le analoghe resistenze d'attrito sono ancora minori.

⁽¹⁾ I motori elettrici sono molto veloci, perciò occorrono ingranaggi che trasmettano una velocità ridotta alle ruote del ponte, affinchè non corra eccessivamente. Di solito la sua velocità è di circa un metro al secondo.

I comandi dei tre movimenti si trovano in una cabina all'estremo del ponte ove risiede il manovratore; egli vede quanto avviene sotto la Gru, la porta dove si effettua il carico e lo scarico, avvertendo del suo passaggio gli operai sottostanti mediante il suono di una

cornetta o d'una campana a pedale simile a quella dei trams cittadini, Nonmancano i freni, tra i quali è notevole quello automatico ed elettromagnetico che arresta la salita del gancio allorchè perviene al limite della sua corsa, anche se il manovratore si dimenticasse di comandarne la fermata.

Il gancio può essere di varia forma, semplice o doppio (figura 1); a volte è sostituito da elettromagneti, quando si tratta di spostare masse di rottami, pacchi di lamiere e via dicendo, o da ap-

positi telai che sollevano vagoncini, casse ripiene di materiali varii, ecc. (fig. 2).

Talvolta si hanno due carrelli-argano e quindi due ganci per sollevare pezzi assai lunghi, oppure di peso molto diverso (per esempio 5 e 25 tonn.).

Un tipo di Gru che assume dimensioni gigantesche e l'aspetto di costruzione ardita è quello a bandiera caratteristico dei cantieri navali (fig. 3). Un robusto pilone, vera torre in ferro, sostiene il ponte girevole che si profila a doppio sbalzo. Da un lato scorre il carro-argano con fune e gancio, dall'altro si trova l'indispensabile contrappeso che deve equilibrare il carico. Le fondazioni, che sono di capitale importanza per la stabilità dell'impianto, richiedono studi diligenti che portano a lavori spesso veramente geniali.

La fig. 5 mostra appunto una di tali Gru, che permette il sollevamento di pezzi più pe-

santi necessari alla costruzione di due navi.

Un tipo di Gru elettrica che si diffonde molto, con ufficio analogo di quelle a ponte scorrevole e con dimensioni quasi sempre grandi è la Gru a cavalletto scorrevole.

Ove non si hanno muri nè sostegni consimili per le rotaie che costituiscono il piano di scorrimento del ponte, si utilizza il terreno per appoggiarle. Il ponte è sostenuto da stilate a due gambe, in ferri profilati e montati a traliccio, congiunte in basso con una trave orizzontale che porta



FIG. 3. - GRU A BANDIERA NEI CANTIERI NAVALI DI PALERMO. (Portata fino a kg. 5000. - Sbraccio fino a m. 33). È munita di 3 motori, 1 per il sollevamento alle estremità ove è il contrappeso, 1 per la rotazione e 1 per la traslazione del carrello verso il pilone centrale.

le ruote. In tal modo il ponte può traslarsi, mentre è percorso in tutta la sua lunghezza dal solito carro-argano.

Codesto tipo di Gru si trova nei grandi stabilimenti, all'aperto, per rifornire i depositi scoperti di materiali metallici e di leguame e poi alimentarne le officine.

Ma si trova spesso lungo i corsi d'acqua e mette in comunicazione, per così dire, le barche coi treni ferroviari o con gli stabilimenti.

La doppia stilata d'appoggio permette una grande lunghezza del ponte, senza bisogno d'irrobustirlo soverchiamente.



FIG. 4. - GRU A CAVALLETTO ZOPPO NEL PORTO DI GENOVA PER CARICO E SCARICO MERCI MISTE, Portata kg. 1500. - Sbraccio m. 13.

L'aspetto varia di molto a seconda del lavoro: è caratteristico il tipo della fig. 6, pocò

ingombrante, ma estremamente forte, dato l'enorme peso che deve portare, sia pure con spostamenti limitati nel senso verticale.

Nè vogliamo dimenticare un tipo derivato, più semplice, a cavalletto fisso, che compie un ufficio molto importante: si tratta della cosiddetta capra che solleva le rampe d'accesso ai ferry-boats dello Stretto di Messina. Mediante il suo sollevamento, le rotaie delle rampe si portano a preciso contatto con quelle dei terry-boats e i vago ni ferroviari possono essere imbarcati 1.1 la traversata dello Stretto o sbarcati per proseguire sulla linea. Altro gruppo importante

è quello delle Gru da porto, del tipo girevole a forte sbraccio (fig. 4), cioè col carico lontano dall'asse di rotazione.

Diverse per dimensioni e potenzialità di sollevamento (tra esse si trovano talune così potenti da sollevare intere locomotive ferroviarie) si aggrappano anche con mezzi diversi a banchine, a galleggianti, sovente su rotaie come le Gru a cavalletto, provviste di organi diversi per la presa del materiale (gancio, benna, cassoni vari).

Si può dire che ormai le Gru sono diventate un completa-



11. - GEU GIREVOLE A TORRE IN UN CANTIERE NAVALE DI SPEZIA, FRA DUE NAVI IN COSTRUZIONE.



F., C. - GRU A CAVALLETTO SCORREVOLE PER TRASPORTO BLOCCHI DELL'ENORME PESO DI KG. 220,000 AL PORTO DI GENOVA.

mento del paesaggio ove si trovano industrie e commerci: nelle valli, nei porti, nelle città, lungo le ferrovie.

E l'esperienza ha dimostrato non solo la opportunità e il tornaconto di metterle in opera, ma molto spesso le ha riconosciute indispensabili.

Basta infatti pensare alle difficoltà, alla numerosa manovalanza necessaria e ai pericoli del trasporto di grossi pezzi nei locali ingombrati degli stabilimenti per riconoscere l'importanza di un mezzo di trasporto docile, celere e sicuro quale la Gru elettrica.

Gli industriali hanno potuto convincersene rapidamente e non rinunciano quindi all'acquisto, malgrado la forte spesa; infatti le Gru arrivano facilmente al peso di parecchie tonnellate e il costo sale necessariamente a diecine e centinaia di migliaia di lire. Ma esse hanno lunga durata e possono dare un lavoro rinuo poco costoso; donde il rapido ammonto della spesa d'acquisto e di impostra industria ha grandi bene-

merenze in questo campo, che prima era sfruttato esclusivamente dagli stranieri. Essa ha saputo emanciparsi completamente, raggiungendo splendidi risultati.

Ha formato progettisti tanto per la parte elettrica, quanto per quella meccanica; ha perfezionato la lavorazione ed addestrato maestranze per la messa in opera.

Questo abbiamo voluto ricordare, perchè si tratta di lavori complessi che richiedono una pratica speciale ed accorgimenti di circostanza, mentre tutto ciò sfugge sovente a chi viaggia e si trova a passare presso le Gru. Le illustrazioni che riportiamo dànno alcuni esempi di cotali macchine costruite e funzionanti in Italia.

Auguriamoci che, per la prosperità del nostro Paese, esse abbiano a funzionare sempre e con grande intensità.

Se poi cresceranno di numero, porteranno un nuovo contributo di progresso e un aumento di ricchezza.

Ing. ANGELO ALPE.



LA RADA DE TRIBSTE, SUL FONDO L'ORLO DELL'ALTOPIANO SU CUI GIACE LIPIZZA,

UESTA Rivista, esponente mirabile del moto e della vita, per il secolo in cui vive, non può e del resto non deve che particolarmente illustrare ed esaltare il cavallo dinamico nelle sue infinite e sorprendenti applicazioni, accontentandosi di lasciare al povero cavallo di carne ed ossa il vanto, che non è poca cosa, di prestare il proprio nome per misurare la potenza dei motori. Il turista è ormai ridotto a pensare al cavallo quando perde il treno o quando una fastidiosa panne lo rende immobile ed avvilito. Solo lo sport ippico vive e la sua passione vivrà nei secoli, per quel senso di soddisfazione che dà l'ardimento e il dominio sopra un essere vivente ridotto all'obbedienza, alla disciplina della volontà dell'uomo e per l'interesse che il cavallo desta al salto e nella corsa la quale non è matematicamente regolata dal motore. Forse nel vecchio adagio: uomo a cavallo sepoltura aperta è gran parte del fascino della passione ippica, anche se fosse facile dimostrare che l'automobilismo miete maggiori vittime!

Non è però mia intenzione tessere qui la difesa del cavallo; esso ha troppe glorie, troppa storia, è sorgente di troppe utilità economiche, ed è troppo caro e necessario al turismo nelle campagne senza strade, per meritare una difesa che io non sentirei di potere degnamente fare. Mio desiderio, che

sento come un dovere, è quello di far conoscere anche agli italiani profani dell'ippologia, una razza cavallina di fama europea che ci è venuta dopo la guerra, e formò per tre secoli l'orgoglio di Casa d'Austria, una razza che prende il nome da una piccola borgata, Lipizza, a quindici chilometri da Trie. ste sulla via che porta a Corgnale, poco lungi dal bivio per Fiume.

Chi sale da Trieste per la magnifica strada sotto il Monte Spaccato, dopo avere ammirato il grande golfo, dalla punta di Salvore fino a Grado, e la bella città con le suc calate e le sue dighe, appena s'interna e perde la vista del mare, entra in pieno nel roccioso e brullo Carso triestino per ginngere a Basovizza; dopo un paio di chilometri. dalla strada si stacca a sinistra un bel viale privato, carrozzabile, coperto da alberi sexolari che porta a Lipizza, nome che forse deriva dallo sloveno Lipa, cioè tiglio. È questo il nome dato ad una tenuta che misura 310 ettari, a 401 metri sul mare, tutta cintata a muro, ridotta a pascolo e a boschi, che costituisce una vera oasi nel deserto Carsico. È in questa tenuta ridente, popolata di querce, che ha la sua sede principale l'allevamento di questa razza di cavalli, caratteristica, dal mantello bianco. Essa faceva parte dei beni della Corona Austriaca ed il personale dipendeva direttamente dalla AmministrazioThe make a sendere imperior of the make the make the make the sendere imperior to be a sendere imperior to mental the mental contracts that a sendere in the mental contracts that a sendere if the admittal drips perior of the mental sendere in the mental sendere in

M. : W. e salle the state of the The program of a gletta cina ... IT ATAM POTte s'avi reclutati sul posto. Vi some invlitte belle vasobe di cement che sac-. Transia da da a I: tada per li to the Tite struiti, - 1777 in in iin its junta marile si caller is it potero annua mente ricavire 14 - quintali di neno. Ma .. Cas 14! Austria non parve suffiiente questa roprietà per un razionale allevamento e nel 1722 pensò di annet-

tete a Lipizza un'altra ben più vasta tenuta, o inperandola dai frati Cistercensi, quella di Prestanego a circa 35 chliometri di distanza, nei pressi di Postumia, dove si mandavano i polleriri, slattati a cinque mesi, al pascolo.

Questa seconda località misura 2000 ettari città di metri sul mare. Possiede cinque scuderie con capannoni per il ricovero dei qualità in perche i polledri venivano lasciati liberi, allo stato brado, solo ricoverati la intro quando soffia la bora, che raggiunge in quella località le maggiori velocità di vento. Qui il terreno è più ondulato, con beschi di pini fra le rocce, ma data l'esten sione, produce animalmente da o a 7 mil e quintali di fieno all'anno di eccellente qualità, per modo da superare il fabbisogno del l'al'evamento. Questi pochi dati dànno subto l'idea dell'importanza, diremo in gergo industriale, dell'impianto, le cui origini risalgono al 1580 quando l'Arcidica Carlo,

terzo figlio dell'Imperatore Ferdinando I. pose a Lipizza le fondamenta di questo Haras, che poi fu ininterrotta mente conservato e sempre accresciuto, comperaudolo dal Vescovo di Trieste, Nicolò de Coret, per 50 fiorini l'anno.

Infatti se le guerre Napoleoniche, che conquistarono quel territorio, indussero l' Austria a ritirare i cavalli all'interno, tanto dopo Campoformio, quanto dopo il 1815, l'allevamento venne ripristinato. Questa volta toccò all'Italia di ricostituirlo non

pristinato. Questa volta toccò all'Italia di ricostituirlo non avendo trovato al suo giungere a Lipizza nè un quadrupede, nè un uomo, giacchè nel 1915, appena dichiarata la guerra, cavalli e personale vennero ritirati a Laxemburg in Austria ed a Kladrub in Boemia, dove esisteva un equile fino dal 1552, il cui capostipite è considerato lo stallone Pepoli proveniente dai Marchesi Pepoli di Ferrara.

Che cosa è il cavallo Lipizzano?

È noto anche ai profani che il cavallo ha valore in ragione della sua genealogia e nessun Almanacco di Gotha può stare per fedeltà di discendenza, per precisione di dati a

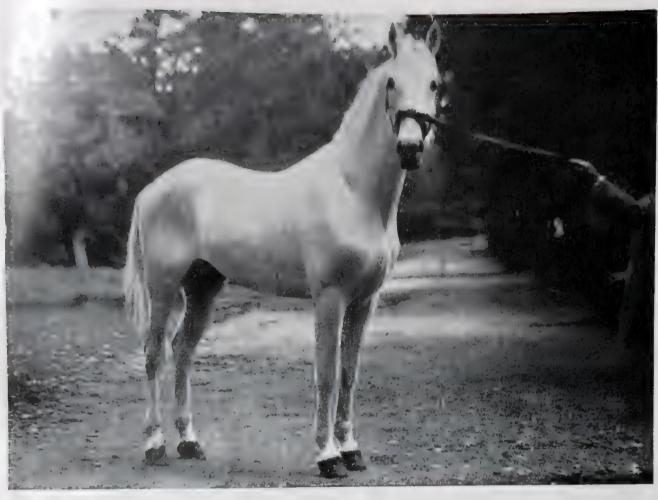


UN SUPERBO STALLONE DELLA RAZZA DI LIPIZZA.



CAVALLE E PULEDRI NELLE SCUDERIE DI LIPIZZA.

pari degli stud-books (registri di allevamento). I registri genealogici del primo secolo d'esistenza della razza andarono distrutti da un incendio, ma è accertato che le prime fattrici della fine del secolo XVI, furono scelte nella regione carsica e nel Polesine avendo fino d'allora buona fama per vigoria, resistenza e buon carattere, mentre i primi stalloni vennero importati dalla Spagna e precisamente dalla Andalusia, prodotti da cavalle spagnuole incrociate con stalloni arabi. Infatti il libro del 1701, il primo che si possiede, nota l'arrivo del cavallo spagnolo Cordova, ed il suo nome prova la sua origine. Anche lo stallone Lipp della Razza del Generale Portoghese Principe di Lippe Borkemburg, acquistato nel 1717, si ritiene non appartenesse alla Razza danese, ma provenisse da pura Razza spagnola, la migliore allora esistente in Europa. I suoi numerosi discendenti furono ricercati per la durata di un secolo e figurano negli allevamenti dei Conte Karoli ed Esterhazy in Ungheria, Col deperire degli allevamenti spaguuoli, risulta che alla fine del secolo XVIII vennero importati lo stallone Pluto dalla Danimarca, Napolitano e Conversano dalla Campania e Maestoso e Favory dalla Boemia di pura Razza spagnola, e questi nomi si ripetono negli stalloni attualmente esistenti. I registri ricordano anche l'acquisto dello stallone « Toscanello» a Pisa nel 1771, dove questi cavalli spagnoli erano allevati all'imboccatura del Fiume Arno allo stato mezzo selvatico. In seguito vennero adibiti alla riproduzione. stalloni nati ed allevati nella Razza stessa e stalloni arabi e si può dire che l'attuale cavallo Lipizzano è forse l'unico che conservi la forma e le qualità dell'antico cavallo spagnolo napoletano. È superbo per portamento estetico e particolarmente indicato come carrozziere e da sella. Dal mantello bianco o grigio, con bella criniera, dalla coda bene attaccata e durante il movimento tenuta alta e sollevata, dal collo robusto portato di solito ben arcuato con la testa piccola, la fronte larga e l'occhio vivace e sporgente, dall'altezza di circa m. 1.55, si presenta colla signorilità, colla nobiltà di un cavallo di classe. Alla sua vivacità è congiunta una grande



UNO STALLONE DI LIPIZZA.

docilità e perciò rivela speciali attitudini all'addestramento, come lo dimostra la presenza di esso fino dal secolo XVI nei tornei e nei numeri più acclamati dei circhi equestri. Era infatti di questa Razza il « cavallo dell'Imperatrice», come lo chiamava su i manifesti di Vienna il circo Equestre Renz, perchè donato dalla Imperatrice Elisabetta ad una domatrice di quel circo, togliendolo dalle scuderie imperiali. Erano i cavalli prediletti di Elisabetta d'Asburgo ed una cronaca del secolo scorso dice che le scuderie imperiali ne possedevano un centinaio di puro sangue spagnolo dal portamento quanto mai estetico e dal mantello che sembrava coperto da una polvere d'argento. Anche «Cer bero», il cavallo di cui si servì l'Imperatore in occasione della incoronazione a Re d'Ungheria, era un lipizzano, discendente da "Maestoso». Cavalli Lipizzani erano quelli che la Corte attaccava sotto i suoi equipaggi e si ricorda che la vettura dell'incoronazione, ornata di dipinti di Rubens, era trainata da otto caralli bianchi. Da Lipizza, i giovani stalloni di quattro anni venivano infatti mandata a Visana, alla Scuola Spagnola di Equitazione, fatta costruire da Carlo VI in una delle ali della Hofburg dal celebre architetto Fischer von Erlak. Quella Scuola era come un Istituto di selezione per la scelta di questi stalloni, sui quali si può dire aveva la esclusiva precettazione e certamente ad essa si deve in gran parte la grande passione dei viennesi per i cavalli. Città aristocratica, ricordava il detto di Rousseau: toute noblesse vient du cheval e quando i viennesi vedevano per le strade il padre della Principessa di Metternich guidare i suoi quattro Lipizzani, dicevano che pareva un cocchiere di nascita il quale avrebbe saputo far girare la sua vettura attorno ad uno scudo di cinque lire. Era l'epoca nella quale il commediografo Bauertè scriveva il Cocchiere marchese e nella quale un francese, ed è tutto dire, non si peritava di serivere che in un'ora una vettura viennese faceva sei volte la strada di una vettura parigina. Del resto anche in questi anni di decadenza, la vettura pubblica che si rispetta, a Vienna, è di due cavalli, ultima costumanza di una passione ippica e di un fasto che furono!

Questa sama imperiale dei Lipizzani ha fat-

to credere a molti che essi non pot sere utilmente usati che a servizi di misso i da parata, mentre invece per la loi "" " struttura vengono impiegati con ottle i vici tati per il servizio di trasporti e per i la. di agricoli, come è dato facilmente vedere sul carso triestino. Si racconta auzi, come du scarti lipizzani acquistati all'incanto, doj avere prestato servizio quotidiano di posta per venti anni ed aver sostenuto dure fatte he durante la guerra del 1815, percorressero il tratto Sevana-Prevallo (circa 22 km.) senza bisogno di essere spinti, in meno di nu'ora. Questi cavalli furono i padri delle razze Fogaras in Ungheria, dove si allevano i migliori riproduttori del cavallo da sella e da tiro rapido leggero.

Scoppiata l'ultima guerra, l'allevamento di Lipizza venne ritirato, come dissi, nell'interno dell'Impero, portando via cavalli, palafrenieri, mappe, libri dell'allevamento, tutto, organizzati a questo esodo dai parecchi precedentemente fatti in ogni guerra che minacciava l'invasione; furono questi viaggi sempre disastrosi per la razza, data la differenza del clima e dell'ambiente delle nuove località scelte che dimostrano quanto mai fosse adatta Lipizza all'allevamento, dove si ebbe negli ultimi dieci anni una media di natività del 78 % all'anno, mentre a Laxemburg scese ad una dozzina. L'Italia potè però ancora rintracciare questi cavalli perchè il giovane ed ultimo Imperatore non pensò di fare come quel Grande Elettore d'Assia, che vistosi il Ducato invaso dai Prussiani, regalò all'Imperatore d'Austria 12 stalloni di una sua razza equina, dal mantello color carne, coll'obbligo che finissero con lui, ed a ciò provvide ammazzando le giumente! Una nostra commissione governativa infatti si recò, subito dopo l'armistizio, in Austria a cercare i Lipizzani che portavano marcata a fuoco la lettera L sulla ganascia sinistra e dopo parecchie vicende, perchè dispersi e nascosti qua e là, riuscì a ricuperare ben 109 capi cavallini.

Oggi la razza equina è riunita tutta nella tenuta di Lipizza e si compone di N. 46 fattrici, 3 stalloni e 83 polledri di cui 38 maschi e 45 femmine; in totale 132. Dei puledri maschi, nati nel 1918 e nel 1919, 7 furono acquistati dal Ministero di Agricoltura, per essere destinati al Deposito stalloni di Ferrara e 2 saranno venduti a privati allevatori: alle femmine, 8 saranno destinate come fat.

I tre stalloni provenienti dalla razza Lipiz-Pluto-Statina III, nato nel 1901, dal Pluto, introdotto dalla Dani-1991 nel 1770; Conversano-Austria, nato 1918, discendente da uno stallone introlotto dal Napoletano nel 1774, acquistato a quell'epoca dal Principe Kaunitz e Napole. tano-Allotria, nato nel 1914 la cui genealogia risale al 1790. Vi esistono pure i discen. denti di Siglavy, di pura discendenza araba, stallone acquistato nel 1816, che sono ormai gli unici al mondo.

Gli stalloni vengono a Lipizza tenuti in boxes e passeggiati ogni giorno, mentre le gestanti vengono tenute in scuderie spaziose e ventilate. Nel mese di maggio di regola si dà principio al pascolo, che si fa al mattino di solito fino alle ore II; dopo rientrano e consumano la seconda razione di avena e vengono posti nei paddoks fino verso le ore 16 per essere poi rimandati al pascolo. Rientrati, ricevono la terza porzione di avena ed un po' di fieno per la notte. La stagione di monta comincia a novembre e termina a maggio; i puledri allattano fino a cinque mesi e poi in passato venivano mandati al pascolo a Prestanego e, giunti al 3º anno, venivano ritirati a Lipizza, addestrati alla sella ed attaccati, per essere l'anno successivo mandati alla scuola Spagnola di Vienna a completarvi l'istruzione. I cavalli Lipizzani raggiungono il loro completo sviluppo al sesto o settimo anno e possono campare in piena vigoria fino a 25 o 30 anni.

Questa è la vita dei bianchi Lipizzani, che però non nascono bianchi, e la visita a quell'equile dà una vera soddisfazione, un vero compiacimento estetico. Lo scorso anno si recò a Lipizza la Principessa Iolanda e vi si indugiò a lungo mostrando vivo interessamento, riempiendo di stupore quel bravo direttore, per la competenza dimostrata e per le peculiari cognizioni ippiche manifestate nella visita. Fu in quell'occasione che si fecero queste fotografie, favoritemi dall'Ente nazionale per le Industrie Turistiche che in tal modo mi ha dato occasione di far conoscere la splendida razza, come il Ministero della Guerra, dal quale ora dipende l'allevamento, mi fu prodigo di notizie.

Non debbo anzi finire senza ricordare le benemerenze del nostro Ispettorato Ippico e



I EFI QUERCETI DI LIPIZZA, MIRACOLO DI VEGETAZIONE NEL BRULLO CARSO.

del Consiglio Ippico che, non senza contrasti, riuscirono a ricostituire l'equile trisecolare del quale fu tra gli altri strenuo sostenitore il Generale Airoldi di Robbiate che in una sua relazione al nostro governo così parlava di questi prodotti equini:

e Il cavallo lipizzano non può essere discusso s'impone per i risultati ottenuti in Austria ed in Ungheria per secoli di esperienza — s'impone per le pure correnti di quel sangue arabo, che più o meno direttamente fu il rigeneratore delle razze da tiro leggero rapido e da sella dei vari continenti — correnti di sangue, che importate in Andalusia nei secoli decorsi, acclimatate e continuamente rinfrescate hanno generato l'attuale lipizzano, destinato alla produzione del cavallo da tiro leggero rapido ed anche da sella.

» Alle qualità di solidità, di resistenza, di sobrietà del cavallo lipizzano bisogna credere, perchè l'esperienza le ha dimostrate in modo inconfutabile, e se le forme esterne di questi quadrupedi non sempre si confanno all'ideale delle conformazioni desiderate dagli ippologhi teorici, ciò non deve impedire che si adibiscano alla riproduzione nei nostri paesi, giacchè gli esperimenti non potranno avere che esito favorevole».

ITALO BONARDI.





VEDUTA DI MONTE CIMETO E DELLE CRETE E SINESI,

COSE E LUOGHI DI TOSCANA

MONTEOLIVETO MAGGIORE

Mentre il nuovo volume della Guida dell'Italia Centrale sta per essere diffuso tra i Soci del Touring, ecco, nella dotta illustrazione di Luigi Dami, una delle molte meraviglie che quel volume renderà note a un più vasto pubblico di

HE il lettore osservi un po' attentamente la veduta panoramica di Monteoliveto Maggiore: anche dalla sola riproduzione egli trarrà una visione suggestiva del luogo.

Siamo in quel corridoio di terra che riman preso, presso a poco da settentrione a mezzogiorno, tra la valle dell'Alto Ombrone grossetano e la Valle dell'Asso suo affluente. Vi siamo quasi nel mezzo. Asciano a nord sulla linea ferroviaria Empoli-Chiusi, collega mediocremente questa terra sconsolata col mondo dei viventi; a sud Montalcino barra dalla sua altura l'orizzonte. A oriente è San Giovanni d'Asso, che di vivo sembra non serbi

più se non una imponente memoria: la grancia trecentesca dell'ospedale di Siena; a occidente Buonconvento dove nel 1313 morì Arrigo VII in marcia su Roma, e con lui, definitivamente, il gran sogno medioevale del Sacro Romano Impero Germanico, Siamo nelle crete di Siena.

Paese di cenere e di aridità. Le meravigiose mitologie della scienza ci dicono che questo è un fondo di mare rasciugato. E di fatti vi si vedono incrostate di continuo conchiglie marine. Ma la sua bellezza maggiore sono i suoi colori e la sua desolazione.

Immaginate un pianoro, a perdita d'occhio, ondeggiato in un perpetuo ansimo di divice, di gobbe, di cumuli irregolari; rotto in spre solcature e da valloncelli rovinosi; e a ogni stagione di pioggia si stria e si insuma sempre più dietro gli scoli delle que rodenti, e a ogni giornata di sole si città e si spacca di mille crepacci riarsi e sattati. Immaginatelo di un colore generale para azzurrognolo che è il colore della sua

tinte, che sono mai quelle della terra bruna, grassa, ferace, che ci nutrisce e che noi amiamo.

Massi calcarei affiorano di tanto in tanto più turchinicci con le loro venature candide di materia cristallina; il tufo arenoso vi mette chiazze di color lionato o rossigno; sedimenti ghiaiosi vi splendono in larghe biancane; a tratti lo incrostano panconi di travertino che ha pietrificato in quelle sue concrezioni spugnose

dove ancora le puliche di sfiato sono aperte, il suo travaglio di formazione.

Da luglio, segato il grano misero, fino al mese di ottobre le gobbe e le dune sono rase e calve. L'uomo eroico insiste nel trarre da quel suolo ostile quel poco di nutrimento che esso non gli vorrebbe dare. Di suo darebbe solo ciuffi di scope e di ginestre; e le gramigne selvatiche e tenaci più dell'uomo a vivere dove la vita non pare possibile, che le pecore strappano a filo a filo avidamente e tramutano in un latte ricco e saporito. Qua e là son gruppi di lecci o gruppi di cipressi che in qualsiasi stento di vegetazione man-

tengono la nobiltà della loro sagoma stilizzata e succinta. E piantate di olivi, che magri, storti e pallidi come sono, sembrano il naturale e spontaneo prodotto di quel suolo.

Sui rialzi maggiori campanili memori ancora di vescovi-principi, e castelli che ricordano i conti della Scialenga si guardano da secoli in silenzio e in lontananza. Le casupo-



(fot. Alinari)
L'ABSIDE DELLA CHIESA E IL CAMPANILE,

ti, e abbarbicate con sforzo, sembra, su quel terreno agitato. hanno accanto la bella forma monumentale del pagliaio biondo. E in qualche vallone più deserto qualche scaturigine di acque acidule e sulfuree rivela il processo ininterrotto di decomposizioni e rico mposizioni delle materie nel seno della terra.

le non frequen-

In questo paese d'anacoreti, sul poggio detto di Accona, si ritirò a penitenza nel 1313 Giovanni Tolo-

mei, nella cui famiglia doveva essere ancor fresco il ricordo della tragedia di Pia. Aveva trentacinque anni: era dottore in utroque jure, e cavaliere dagli sproni d'oro investito da Rodolfo I d'Asburgo. Gli furono compagni nell'eremitaggio, dove egli aveva già trascorso giornate di splendide cacce, altri due nobili senesi: Patrizio Patrizi e Ambrogio Piccolomini. Cambiò la faccia del luogo e il nome a sè stesso. Egli fu Bernardo e di lì a non molto beato. Il luogo, dalle prime coltivazioni impiantate, si disse Monte Uliveto. Il Beato morì, con ottanta suoi monaci, assistendo gli appestati nel famoso flagello del 1348.



1. 1. 1. 1831 .. 1831 . 1. 1. 1.



SODOMA: FLORBNAO MANDA MALE FEMNINE AL MONASTERO.

(fot, Alinari)



(fot. Alinari)

IL CHIOSTRO GRANDE.

Giovanni XXII; e i monasteri olivetani si sparsero un po' da per tutto da Napoli a Firenze, dalla Liguria alla Venezia. Ma la loro magnificenza e la loro pompa qualche volta mondana non vinse mai la nobiltà ascetica del primo asilo, che superbo della sua solitudine rimase la Casa madre dell'Ordine. A poco a poco sorsero, durante il secolo XIV, chiesa e convento, forni e ti-

naie, farmacie e

foresterie, orti e



SIGNORELLI. SAN BENEDETTO RISUSCITA UN MONACO PRECIPITATO DAL DIAVOLO.

fornaci, cisterne e stallaggi: un munitissimo fortilizio contro il deserto, con tutte le

> cere contro il deserto la battaglia dell'esistenza.

Centocinquanta anni dopo papa Pio II Piccolomini, della famiglia stessa di uno dei tre compagni primi, anche egli colonizzatore di questa terra, dove, a non molta distanza, creò non un semplice convento, ma una città papale e umanistica, Pienza; Pio II visitò l'Eremo e lo descrisse nel

Carrie and west mano d'acqua e cavaleato da ... ponte leva : ... Declive è ripiano del colle, nel cui centro si inalza un nobile tempio, e contiguo ad esso il portico, i corridori, i refettori ed ogni genere di officine necessarie alla vita ed agli usi religiosi. Non vi ha nulla che non possa dirsi egregio, niente che non sia nitido, e che non si osservi con ansietà. Piccola fondazione in principio, accresciuta dalla devozione degli uomini, ebbe i più felici successi».

La descrizione

esattissima potrebbe ancora esser di guida al visitatore del cenobio: ma Pio II non conobbe, e non poteva neppure sospettare, le nuove meraviglie d'arte che il suo secolo e quello dopo avrebbero aggiunte.

* *

I rifacimenti subiti dal monastero non sono stati moltissimi, ed esso ci presenta intatta gran parte della sua costruzione tre e quattrocentesca. Ecco la torre di guardia all'ingresso. Non ha più il ponte levatoio sul fosso senz'acqua, ma un ponticello fisso di travi e di tavole. Da quattro secoli, sedut nel suo trono, vigila di sopra la Porta din Un viale di cipressi mapri

Un viale di cipressi magri, sparso di pelle votive, e prima quella del Beato Renardo, perta al gruppo principale di edife. La chiesa, rimaneggiata nel 700, non conserva di genuino che la torre campanaria il portale.



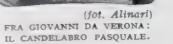
FRA GIOVANNI DA VERONA: LA PORTA DELLA BIBLIOTECA.

il portale di u gotico la cui gracilità è tut. ta scomparsa sotto il preme. re di una robu. stezza di Rina. scenza, che sta per sbocciare dalla crisalide morta. E così il chiostro piccolo che nell'implu. vio ha ancora i suoi mattoni a spina di pesce, con l'erba nuo. va che spunta a ogni pioggią, tra le fessure, e che i sandali dei bianchi ammantellati, pestandola, non son riusciti in tanti centenni ad uccidere. E così il chiostro grande, dove i monaci hanno la tomba, sepulchra monacho.

rum, come dice l'iscrizione; ciò che gli ha valso il nome di chiostro del Deprofundis. Anch'esso sorto nella prima metà del quattrocento, porta nella irregolarità delle sue facce la storia delle aggiunte successive. Dai pilastri rettangolari o esagoni, di sagome secche giunge di forma in forma, alle belle finestre crociate o centinate che han la grazia semplice del secolo finiente. E in un canto il pozzo, alto sul suo trono di gradini, architravato su i due pilastri che lo fiancheggiano, sembra il monumento elevato in quel paese di sete alla benigna e soccorrevole « sorella acqua».

petto, qua e là, alcune squisite opere ci

e oltre. Non ricorderemo che tre cose: la deliziosa Madonna marmorea di un seguace di Mino da Fiesole; la superba libreria a tre navate su colonne, vòlte a botte e crociere, edificata dietro l'esempio di quella che Michelozzo aveva immaginata in un altro divino convento: il convento del Beato Angelico, San Marco di Firenze. E i miracoli lignei che Fra Giovanni da Verona ha creato qui, in tarsie ed intagli; uno dei culmini e insuperato, cui giunse l'arte italiana del legname.



Monteoliveto ebbe anche una scuola rigogliosa di miniatori: oggi i suoi

bei codici alluminati hanno migrato altrove.

* *

Ma nel chiostro grande, sotto gli archi ci sono il Signorelli e il Sodoma.

Mi accompagna il frate bianco che, stretto alla regola del Beato Bernardo, non ha mai dimenticato, come il fondatore volle, la regola e l'esempio del Patriarca antico cui Bernardo si dedicò, San Benedetto. Cammina tenendo le mani nascoste sotto il largo stolone che gli scende davanti, da collo a piedi. Il suo corpo si dilegua e si dimentica dentro quell'ampiezza candida e pannosa, che non rivela più in nulla, traverso il suo spessore, la forma che ricopre. Sola la testa, modellata aspramente dagli anni, dal sole, da venti di solitudine esce viva e rude fuori della cocolla: la testa che è sede della volontà e dello spirito.

Il Signorelli e il Sodoma, tra la fine del

quattrocento e i primi anni del cinque, qui narrarono la storia di San Bernardo. Il frate d'arco in arco mi commenta le figurazioni: io lo seguo docile, lo ascolto attento, fermandomi quando si ferma, rimovendo il mio passo dietro il suo, tanto mi piace riudire la sacra e stupefaceute novella in quel luogo e in quell'ora. Deve essere umbro: ha una dolcezza di accento che non è più toscano, e la plasticità della voce romana, che modella a tutto tondo le parole, non v'è ancora ben netta. La sua voce dà una sensazione di lontananza e di anni remoti: tutto qui dentro è lontano e remoto. Egli legge prima la dicitura scritta in bei caratteri sotto ogni affresco, e poi narra i particolari del fatto, interpretando i segni del pittore, aggiungendone di nuovi, che egli sa di certa scienza, per-



(fot. Alinari)
MADONNA DI UN SEGUACE DI MINO DA FIESOLE.



SODOMA: DETTAGLIO.

(fot. Alinari)



SODOMA: DETTAGLIO.

(fot. Alinari)

venutigli dalla lunga tradizione conventuale.

« Come Benedetto fa tornare nel manico uno concone che era caduto nel fondo del lago».

« Come lo dimonio rompe la campanella».

« Come Benedetto scioglie uno contadino, che era legato, solo a guardarlo».

Sono gli episodi minimi e grandiosi delle vicende eremitiche. La vita ridotta alla semplicità e alla purezza dei bisogni elementari, il vitto sobrio.

l'acqua di fonte, la casa del ríposo e dell'orazione, il caldo e il gelo. Se non intervenisse il demonio, a ogni momento, l'èremo sarebbe idillio. Ma il nemico sta sempre inagguato. Muove la piccola guerra del dispettuccio quotidiano, e dà le grandi battaglie delle tentazioni a perdere le ani-



SIGNORELLI: DETTAGLIO.

(fot. Alinari)

me. Il Santo vigila, combatte, e vince. Nei modi anche più strani, non privi però di ingegnosità, come una volta che il demonio s'era cacciato nel corpo di un fraticello, e gliene faceva fare di tutti i colori, e non voleva andarsene: San Benedetto prese un bastone, e bastonò tanto forte il povero frate, che il diavolo, che era dentro, dal male che sentiva anche lui dovette scappare.

I due pittori slargano dietro le figure gli orizzonti, creano nella nostra anima paesi e sogni di fiaba. Ma, la mia guida che in nulla appare dissimile da Benedetto e da Mauro e da Placido, li vive in piena realtà. E continua pacato con la sua voce sonora e musicale. «Come Benedetto resuscita lo mona... calute lo muro addosso s. e Co-. litte caccia lo nimico di sopra la

1 m: mer-ta il haveloche

to a michite ai mo-

gridandogli « Soddoma, Soddoma »; ed egli si voltava e rideva.

> E forse la scimmia, che portava con sè, gli era su la spalla, e faceva anche lei agli schiamazzatori un ghigno bestiale e de-

moniaco.

Esco. I fantasmi di vita che i

due maghi mi

hanno creato so-

no spenti. Vera-

ramente questo è

deserto. Chi mi

farà nuovamente

approdate alle

rive del mondo?

Il cielo è rosso

di foco dietro

l'ultimo costone,

come un infer-

no. Il vento mu-

glia ne' crepac-

ci, fischia ne'



(fot. Alinari) SIGNORELLI: COME BENEDETTO DICE ALLI MONACI DOVE E QUANDO AVEVANO MANGIATO FUORI DEL MONASTERO.

. . . . 1113 = " ", " | | | | mire a unitena romativa largarait nievole, e ogni pretesto zh & buono a loilire le bellezze del mondo e della vita, che egli tanto amava. Lo riconosco bene, con tritte le sue · ¿te e i suni Il-: leri, in que-

71 11 11 1 41 .

cencoro ornato come una reggia a dire di Sulle creste cenerognole va a onde di sali-

quando «Florenzo manda male femmine al Monastero! ». E poi dà un baixo: er dio daranti a me sensuale e sirontato, come quando i ragazza gia correvano distro per la strada

ste ficrose cortigiane che egli introduce nel rami, leva polvere a mulinello da' monticoli.

scendi la strada, gira le gobbe quando non può sormontarle, si perde nella bas-

Guardo: non un'anima passa.

LUIGI DAMI.



(fot. Alinari) SODOMA: AUTORITRATTO.

LA NUOVA RETE DI SERVIZI AUTO. MOBILISTICI DELLA SARDEGNA

Sardegna, se lasciava nello spirito un tesoro d'impressioni gradevolissime, risvegliava anche i ricordi di grandi incomodità, di disagi, di inaudita lentezza. Dai vecchi e poco puliti piroscafi, che facevano poco onore ai nomi di grandi guerrieri e navigatori e di isole famose, al piccolo treno delle pomposamente chiamate Ferrovie Reali

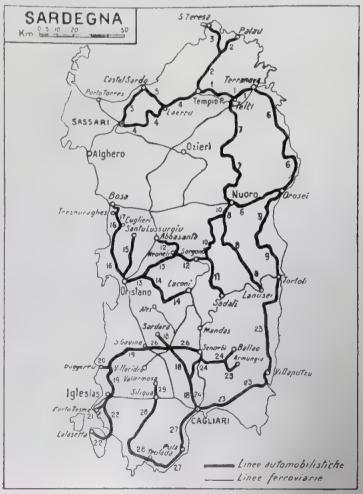
che attendeva presso la solitaria rada di Golfo Aranci lo sconquassato viaggiatore, offrendogli il quadro retrospettivo della industria ferroviaria, ai modesti trenetti delle Ferrovie Secondarie. traballanti e cigolanti per valli e altipiani, alle vecchie diligenze dove si insaccavano i passeggeri diretti ai paesi fuori linea ed erano tanti e tanto caratteristici... tutto contribuiva a mal disporre il viaggiatore che doveva superare queste impressioni di disagio, prima di provare quelle altre assai più liete e simpatiche della terra e della gente.

Oggi le condizioni dei viaggi, dobbiamo dirlo subito, sono infinitamente migliorate, sia per i servizi di navigazione che per quelli ferroviarii, quanto per le comunicazioni interne, oggi per la massima parte affidate all'automobile.

Alle vecchie linee tirrene, ripristinate via

via dopo la guerra, si è aggiunta una nuova linea settimanale che à a vero dire una inserzione nella antica linea Genova-Livorno-Tunisi, ma con uno scalo nuovo a Civitavecchia, in modo che è stabilita una nuova comunicazione diretta settimanale con Cagliari, assai comoda nella buona stagione, perchè in 16 ore conduce da Civita vecchia a Cagliari con due buoni e comodi vapori, il Tebe ed il Città di Tripoli, abbastanza rapidi e conforta-

Anche i giornalieri postali tra



LE LINEE AUTOMOBILISTICHE DELLA SARDEGNA.



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: INTERESSANTISSIMO CORTILE DELL'ANTICA CASA DEI MARCHESI DI CABRAS (CAMPIDANO DI ORISTANO, PROV. DI CAGLIARI).

Civitavecchia e Terranova sono bei vapori, eleganti, rapidi e che tengono assai bene il mare, specie i due maggiori *Tocra* e *Città di Bengasi*.

La rete delle ferrovie Reali, passata allo Stato per cura di questo e per l'attività della Direzione locale, affidata all'ing. Amico Fais, è stata quasi per intiero rinnovata nell'armamento e migliorata nei servizii di movimento sia per i viaggiatori che per le merci. Il vecchio treno museo, relegato al treni locali, è ora sostituito da un vero treno diretto, con belle vetture intercomunicanti, locomotive 12pide e potenti che in tre ore e sette ore, rispettivamente, conducono a Sassari ed a Cagliari, ed in otto ad Iglesias, con un notevole risparmio di tempo sui precedenti tragitti. Non siamo ancora ai vagoni restaurants, nè al esrvizio dei treni rapidi notturni, ma il progresso c'è ed il riconoscerlo è un dovere per il pubblico ed uno stimolo al tempo stesso ai miglioramenti successivi che la solerte ed amorosa attività del comm. Fais ci lascia sperare.

La rete delle Ferrovie Secondarie fu tutta quanta assunta dalle Società delle Complementari; le linee sono in gran parte servite da tre coppie di treni e su quelle principali dal Tirso a Chilivarù, da Bosa a Nuoro, e specialmente su quelle a lungo percorso da Cagliari a Sorgono ed a Tortolì circolano eleganti e comode vetture Pullman che dalle ampie finestre permettono la visione varia ed in molti punti interessantissima dei panorami della Barbagia e dell'Ogliastra, dove le linee hanno tutto il carattere e le difficoltà di vere ferrovie d'alta montagna.

Qua e là qualche alberghetto, anche nelle borgate remote dai centri maggiori comincia ad aprirsi, presentando aspetti e servizii alquanto meno diversi da quelli che siamo abituati a richiedere nelle zone più frequentate dai turisti in altre parti d'Italia. È da augurarsi però, che migliorandosi i servizi alberghieri ed uscendo da quello stadio troppo nebuloso di pulizia e di decoro nel quale si sono sinora tenuti, non si diffondano prezzi degni di un «pescecanismo» ingordo e tali da arrestare sul suo nascere la corrente turistica, diremo di mezzo calibro, quella che può essere la più copiosa e la più rimuneratrice.

Ma una iniziativa veramente ardita, degna che il Touring, pure così parco di elogi e sdegnoso di inopportune e d'ingiuste récla-



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA:
UNO DEI PIÙ CARATTERISTICI TIPI DI CARRO PESANTE, SARDO, È COMUNE IN TUTTO IL CAMPIDANO DI CAGLIARI.

mes, le prodighi il suo elogio e la segnali al pubblico viaggiatore, è quella assunta e compiuta dalla S.A.T.A.S. (Società Anonima per i Trasporti Automobilistici della Sardegna), la quale, accentrando tutte le energie e le precedenti iniziative sorte presso altri privati e proseguendole con una tenacia ed un grande affetto per l'isola, ha istituita una rete di linee automobilistiche che la percorrono tutta quanta, e che oggi può chiamarsi la più razionale e completa rete di tutta l'Italia.

Essa collega numerosi centri della regione con quelli collocati sulle linee delle due ferrovie di Stato e Complementari, con un complesso di linee generalmente di lunga percorrenza, in gran parte per ora ad una sola corsa giornaliera, portando la vita ed un pochino anche le forme civili in paesi remoti e fuori mano, a cui si giungeva sinora o a cavallo o in saltafossi o in vetturette preadamitiche. Sono molte centinaia di chilometri di percorsi automobilistici, scelti razionalmente a servizio di bisogni locali, ma che hanno tutti un notevole interesse turistico per rendere più facile e più intima la conoscenza del paese sardo. Di questa iniziativa, che costò varii anni di tenace lavoro, il merito e l'onore maggiore spettano al bravo cav. Dino Devoto, delle cui attitudini di organizzatore bene coadiuvato ebbero campo di fare conoscenza i 300 Soci del Touring, che nella primavera del '21 hanno percorso la Sardegna con le macchine della S.A.T.A.S.. Tutte queste linee di montagna e di valle, di pianura e di spiaggia hanno seguito un concetto solo e compiuto una parte di un programma unico: avvicinare i centri interni a quelli delle due linee ferroviarie ed ai porti e far permeare entro all'intime e riposte contrade isolane l'ondata della vita nuova, che è moto, che è corsa, che è ordine e desiderio di vedere e di rinnovarsi.

Ed ora veniamo ad esporre il quadro di queste nuove linee di auto, accennando in breve a quelle che hanno una speciale importanza turistica riferendo anche il rapporto di esse con l'una o con l'altra delle due grandi reti ferroviarie isolane.

Cominciamo con le linee che fanno capo a centri della Sardegna settentrionale.

1. Terranova-Tempio - km. 51, ore 3.

È in coincidenza con l'arrivo del piroscafo da Civitavecchia e con la partenza. Ha il vantaggio di portare il viaggiatore direttamente nel cuore della Gallura a Tempio, mettendolo subito in contatto con l'ambiente simpatico e vivace di questa regione interessante, con visione dell'alpestre contrada granitica del Limbara. Tempio è pure un centro di escursioni ed è servito, oltre che dalla ferrovia Complementare per Monti, da queste altre linee automobilistiche.

1. Tempio-Palau - km. 54, ore 3.15.

E la comunicazione più diretta e più simpati par Maddalena e la vicina Caprera,

mèta di ogni patriottica escursione in Sardegna.

3. Palau-S. Teresa di Gallura - km. 25, ore 1.30.
La più prossima cittadina sarda alla spiaggia della Corsica.

4. Tempio-Sassari - km. 80, ore 5.30.

In coincidenza con gli arrivi da Palau, da Monti e da S. Teresa; traversa la Gallura, l'altipiano dell'Anglona e conduce ai pittoreschi territori di Laerru, Martis, Osilo e tra i folti oliveti dell'agro suburbano a Sassari.

5. Laerru-Sassari per Castelsardo.

Rasenta la bella chiesa pisana di S. Pietro delle Immagini di Bulzi,

poi per la stretta di Sedini, bianca di rupi calcari, si affaccia alla magnifica visione della dirupata collina di Castelsardo, troneggiante sulla marina, tocca i ridenti territori

di Sennori e Sorso, folti di olivi e di coltivi, e giunge a Sassari.

CIÒ CHE IL TURISTA INTELLI-

GENTE PUÒ TROVARE IN SAR-

DONNA DI OSILO NEL COSTUME DI GALA (PROV. DI SASSARI, CAPO DI SOPRA).

DEGNA:

Nuoro, la pittoresca e simpatica cittadina capitale della Barbagia, è la testa di linea di una delle ferrovie Complementari da Bosa per Macomer, alla quale si innesta un'altra linea complementare dalla stazione di Tirso sino ad Ozieri e Zilivani. Ma ora Nuoro è diventato un centro notevole di comunicazioni automobilistiche che sono del massimo interesse per il turista.

6. Vuoro-Orosei-Terranova - km. 136, in 8 ore.

È in coincidenza con l'arrivo e

la partenza del postale per Civitavecchia. Da Nuoro percorre tra mirabili paesaggi ed in vista di Oliena la vallata del Cedrino, raggiungendo, dopo Galtellì e la traversa di Onifai, la marina di Orosei, seguendo poi la costa tirrena, in paesaggio suggestivo e caratteristico, alternando la visione di solitudini impressionanti e deserte con quella di rigogliose ed esuberanti oasi di vegetazione mediterranea di oliveti, palme ed olivi.

7. Nuoro-Monti Telti - km. 115, ore 8.

Linea con percorso interessante, attraverso ad uno dei più caratteristici territorii sardi, ad altipiani estesi, con tratti boschivi a querce e sughereti e vaste distese di pascoli, di Orune, di Bitti, Bodduso', Alà dei sardi, per calare giù a Monti, sulla linea ferroviaria da Terranova a Chilivani, prsoeguendo per breve tratto, a Telti, sino ad incrociare la linea di auto Terranova-Tempio (n. 1).

8. Nuoro-Lanusei - km. 85, ore 5.

È un'ardita linea che sale, sino a notevole altezza di oltre 1200 m., all'Arco di Correboi, conducendo il turista per i tipici villaggi di Mamoiada e di Fonni a costeggiare il versante settentrionale del Gennargentu, la cui visione accompagna il viaggio per un buon tratto del percorso tra l'Arco di Correboi e Villagrande-Strisaili ed Argana, salendo poi alla cittadina di Lanusei, dall'ampio dominio sul fronteggiante Tirreno.

Da Lanusei la linea ferroviaria Complementare, con tracciato arditissimo di linea di alta montagna, conduce a Mandas verso sud e a Tortolì, alla spiaggia del mare. Tortolì è punto di partenza di un'altra linea di auto, di proprietà di altra Ditta privata, S. Triccas.



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: GRONDAIA DI TERRACOTTA, MODELLATA DA. VASAI DI ORISTANO (PROV. DI CAGLIARI).



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: DONNE DI BARBAGIA (NEL COSTUME DI FONNI) AL TELAIO.

9. Tortoli-Orosci - km. 84, ore 4.

Ha percorso attraverso alle più solitarie regioni della Baronia, passando per i territorii di Baunei, di Dorgali, raggiunge ad Orosei l'altra linea da Nuoro a Terranova facendo conoscere una plaga sinora trascurata, ma assai pittoresca e tipica dell'isola.

conduce attraverso alla bella regione di Barbagia per Oniferi e Orani, dominata da vicino dall'acuta montagna di NS di Gonare, con l'interessante santuario del sec. XIV, ed uno dei più vasti ed interessanti panorami dell'isola; prosegue per Sarule, costeggia Olzai ed Ollolai dai brillanti costumi muliebri, e s'accosta ad Ovodda alle estreme pendici nord-ovest del Gennargentu, percorrendo fra boschi e pascoli e fieri dirupi granitici la valle di Tiana per scendere nella bella e vasta conca verdeggiante di Sorgono.

Sorgono è la testa della linea della Complementare Cagliari-Mandas-Sorgono, servita ora da tre coppie di treni, con comode vetture che permettono di ammirare il tratto assai vario ed alpestre di questa linea ferroviaria tra Laconi, Beloì, Tonara e Sorgono. Ma oggi Sorgono è servita da altre linee di auto, oltre a quella già ricordata per Nuoro, le quali possono fare di Sorgono un centro di escursioni di notevole interesse, non meno che Nuoro, favorito anche da un discreto albergo, tenuto da certo Marchi, in prossimità della stazione ferroviaria.

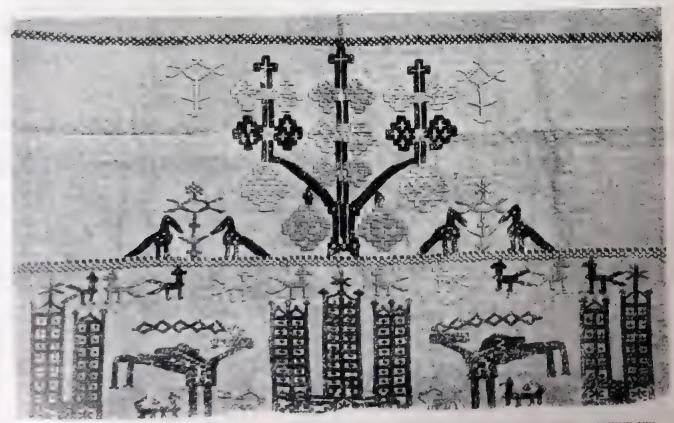
II. Sorgono-Tonara-Seulo-Sadali - km. 65, ore 4.

Linea assai interessante per il turista, perchè gli mostra i più imponenti paesaggi alpestri della bella Barbagia di Beloi e di Seulo, ed i borghi più caratteristici per costumanze e foggie di vestiario, da alcuno dei quali, come da Aritzo, è consigliabile la salita al Bruncu Spina, la vetta più alta della catena del Gennargentu. Questa linea di auto, quasi tutta d'alta montagna, con tratti pittoreschi di valli e di boschi, tocca Tonara, a quasi 1000 m. sul mare, poi scende alla stazione

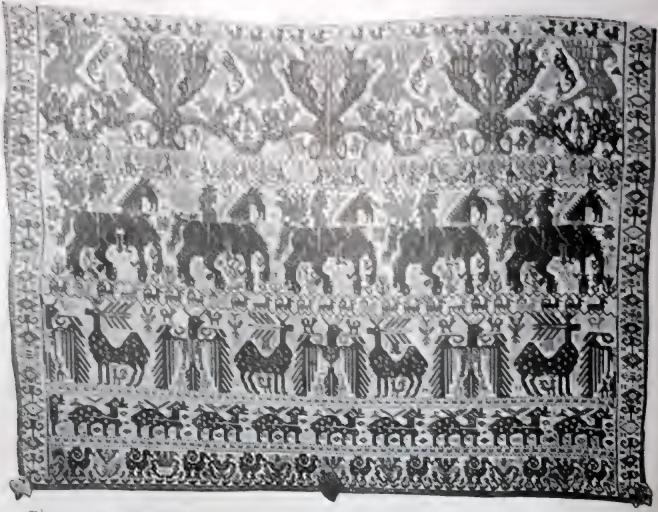


THE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: DISEGNI A RILIEVO, TOLTI DA UN BICCHIERE DELLA PULL L'AZIONE BARBARICINA (I DISEGNI E GLI ATTRIBUTI HANNO CARATTERE RELIGIOSO). Raccolta Gavino Clemente, Sassari.

li Desulo, prosegue lungo la vallata dell'Iscra sino a Belol, e rimonta poi per Aritzo, tra folti castagni sino alla cantoniera di Cosatiru, donde incomincia la discesa per Gadeni, Seulo sino a raggiungere a Sadali la linea ferroviaria da Cagliari Mandas a Tortolì, compiendo così il circuito della Barbagia, nel cuore dell'isola. Questa linea è una vera benemerenza della *Satas* e merita appunto di essere percorsa, nella speranza che un afflusso maggiore di visitatori faccia sorgere tra breve l'industria della Camera del



STA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: PARTICOLARE DI UNA TELA RICAMATA, COMUNE NEL-NI ALTRI PAESI DEL CAMPIDANO DI CAGLIARI. LE SINGOLARI FIGURAZIONI SONO ANCHE QUI TOLTE DAL FOLK-LORE DEL CENTRO DELL'ISOLA.



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: COPRICASSA A COLORI SMAGLIANTI, MORGONGIORI, PROV. DI CAGLIARI (CAPO DI SOTTO).

forestiero, che sia una modificazione e non una deviazione della tradizionalmente cortese ospitalità isolana.

12. Sorgono-Neoneli-Abbasanta - km. 51, ore 3.30.

Linea interessante ed utilissima, avvicinando il centro della Barbagia Mandrolisai
alla ferrovia centrale e quindi al continente.
Tocca la bella chiesa di S. Mauro, centro di
una vivace sagra alla fine di maggio, ed interessante per riunione dei più brillanti costumi della regione Ortneri, Neoneli, poi raggiunge la pittoresca ed ampia valle del Tirso, che passa a Radasune, ove presto avremo l'ampio lago artificiale dovuto all'ardita
opera della Società per lo sbarramento del
fiume, per scopi idraulici ed elettrici; di li
poi, per Ghilarza, raggiunge Abbasanta,
presso alla quale è il notevole Nuraghe Losa,
ora monumento nazionale.

Un altro centro di linee di auto è Oristano, l'antica città capitale del giudicato di Arborea, ed anche attualmente centro importante agricolo di un regione fertilissima, a cui daranno non pochi vantaggi i lavori di sbarramento del Tirso e le altre opere idrauliche in corso di costruzione.

13. Oristano-Neoneli - km. 47, ore 3.

Percorre parte della valle del Tirso, toccando numerosi paesi del Campidano e quindi Fordangianus, con gli avanzi di edifici termali romani e la chiesa medioevale di S. Lussonio, poi Busachi, dai caratteristici costumi femminili, raggiungendo la strada da Abbasanta a Sorgono a Neoneli situata in amenissima postura.

14. Oristano-Laconi - km. 63, ore 4.

Congiunge il bassopiano Campidanese con la regione alpestre del Sarcidano, raggiungendo a Laconi la ferrovia complementare Mandas-Sorgono, conduce a rasentare la caratteristica Giara di Gesturi e per Nureci a Laconi alle porte della pittoresca regione boschiva ed alpestre della Barbagia di Beloì.

15. Oristano-Santulussurgiu - km. 40, ore 2.30.

Attraversa un territorio ricchissimo di vigueti per un tratto notevole, poi per Milis passa una incantevole regione di agrumi, tra i quali notevole la Vega, già dei marchesi Boyl, poi toccati i due villaggi di Seneghe e Bonarcada, raggiunge alle falde del selvoso Montiferru il grosso borgo di Santulussurgiu.



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: PARTICOLARE DI UNA TELA SFILATA CON I CARATTERISTICI MOTIVI PRESI DAL FOLK-LORISMO SARDO DEI PAESI DELLA BARBAGIA.

sull'opposto versante del Montiferru, verso la sponda del mare, si svolge invece il percorso di questa lunga linea, tocca la rada di S. Caterina, dove sorse un giorno la punica Cornus, per salire a Cuglieri, uno dei più ridenti ed ameni villaggi della Sardegna, con amplissimi orizzonti di monti e di marine; prosegue poi tra oliveti e coltivi, attraverso alla bellissima e fertile Planargia e per Tresnuraghes, Tinnúra, Flussiu, scende poi alla valle del Temo sino alla città di Bosa. A Bosa si raggiunge la testa della linea delle ferrovie complementari, per Macomer-Nuoro.

17. Cuglieri-Tresnuraghes - km. 12, ore 0.30. In coincidenza con i treni della ferrovia complementare per Macomer e Terranova.

Un importante reticolato di servizi d'auto interseca la regione del Campidano, di Cagliari allacciandone i varii centri alle due ferrovie di Stato e Complementare.

18. S. Gavino-Sanluri-Senorbò - km. 33, ore 2.

Dalla stazione ferroviaria di S. Gavino, sulle ferrovie dello Stato, lasciando a tergo la collina dominata dai ruderi del Castello di Monreale, raggiunge a Senorbò la ferrovia Complementare Cagliari-Mandas.

19. San Gavino-Guspini-Arbus-Iglesias - km. 80, ore 5.

È la linea delle miniere, che dà accesso ai pittoreschi distretti boscosi che circondano Gonnosfanadiga ed Arbus, alle radici del monte Linas; si traversano poi le regioni minerarie di Gennamari e Ingurtosa, raggiungendo la bella conca di Fluminimaggiore, da cui per la vallata di S. Angelo e di S. Benedetto scende alla bella e lieta pianura dove giace Iglesias, il capoluogo delle miniere, la cittadella dei Donoratico della Gherardesca. È linea pittoresca e varia, di grande comodità ed interesse per il turista e per lo studioso.



CIO CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA GRANDE COPERTA DA LETTO, A COLORI VIVACISSIMI, LAVORATA DALLE DONNE DI MURAVERA (PROV. DI CAGLIARI).

20. Fluminimaggiore-Buggerru - km. 10, ore 0.45.

Si stacca dalla precedente e conduce per una strada ardita e pittoresca alla marina, a Buggerru. Iglesias è servita ora da due altre linee automobilistiche, entrambe di molto interesse per il turista ed indispensabili per raggiungere importanti località dell'isola. Passa nella zona di Monteponi, fervida di lavoro sotterraneo e all'aperto, poi per la vallata di S. Giovanni, attraversa Gonnesa, e di li raggiunge tra le ultime pieghe di colli e di dune il porto canale di Portovesme ed il villaggio marinaro di Portoscuso; da Portovesme, battello a vapore per Carloforte.

selfa 112 so, ore 3.15.

requentatissima, ha or recedente percorso como a Gonnesa, poi si st ed attraversa la regione de sulcis, tutta sparsa di casoun e di ovili, detti furiadrorifugio dei pastori, che , uno una fisionomia tutta cainteristica a questa contrada. Dopo S. Giovanni Masainas, la corsa lascia la terraferma sarda, percorrendo la diga litorale che tende verso l'isola di S. Antioco, a cui arriva per il tipico ponte medioevale Traversato > Mulla gloriosa Successibilitée e romana, vidi dello merlato, si sa vac per la valletta tra vigneti e coltivi sino a Calasetta, branco villaggio ligure, che fronteggia Carloforte, situata nella prossima isoletta di San Pietro.

Un interessante gruppo di lineedi auto si irradia da Cagliari. 23. Cagliari-S. Vito-Muravera-Tortolì - km. 145, ore 8.

Questa lunga linea, traversando il Sarrabus, congiunge Cagliari all'Ogliastra. Tocca la amenissima conca di S. Grego-

rio, villeggiatura fiorita sotto i dirupi granitici dei Settefratelli, scende attraverso alle solitudini pittoresche di Campu-Omu, alla vasta piana di Sarrabus, dove presso al Flumendosa si trovano i villaggi di Muravere, di Vito e Villa Putza. Dopo la verde oasi si affronta la solitaria regione di Quirra, tra monti e castelli, poi toccando Tertenia, e rasentando da lungi Ierzu, alta sui dirupi di Ogliastra, tocca Bari Sardo e raggiunge Tortolì. Quivi si incontra con la ferrovia Complementare di Lanusei-Mandas, e con la linea privata d'auto per Orosei (n. 9).

24. Cagliari-S. Nicolò Gerrei-Ballao - km.

Questa linea, movendo per Senorbò e S. Andrea Foins, lascia la Trexenta e si addentia mai monti del Gerrei, raggiungendo a Ballao l'ampia vallata del medio Corso del Flumendosa.



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA:
PARTICOLARE DI UN CASSONE DI SANTULUSSURGIU.

25. S. Nicolò Garrei-Villasalto-Armungia - km. 23, ore 1.

È una diramazione dalla linea precedente, che guida il turista alle pittoresche regioni dell'altipiano dominato dal M. Genis e dal Sette Fratelli, dove sorgono Armungia e Villasalto dai vasti giacimenti d'antimonio, in località degne di essere visitate per la ricchezza cinegetica e per la varietà del paesaggio alpestre.

26. Cagliari-Sardara - km. 55, ore 3.

Attraverso al Campidano solatio, Sanluri, posta sulle Complementari, e poi Sardara, situata sotto il castello di Monreale, insigne per gli avanzi di un tempio protosardo e la bella chiesa medioevale di S. Gregorio.

27. Cagliari-Pula-Teulada - km. 26, ore 3.15. Linea molto utile ed interessante; percorre lo stretto cordone littorale tra il golfo e lo stagno di Cagliari, poi il litorale lungo le



CIÒ CHE IL TURISTA INTELLIGENTE PUÒ TROVARE IN SARDEGNA: INTERNO DI UN CASOLARE RUSTICO DEI DINTORNI DI NUORO.

falde dei monti di Capoterra, toccando Sarrola e Pula, presso gli avanzi dell'antica Nora. Dopo un tratto solitario e varie salite e discese, raggiunge Teulada, in pittoresca posizione, tra fitte piantagioni di agrumeti, con una solenne cerchia di monti torreggianti sul mare. Località interessante per il turista ed il cacciatore. Teulada è un paradiso per l'artista, per le caratteristiche nell'ambiente ed i vaghi costumi della gente del paese.

28. Teulada-Santadi-Siliqua - km. 65, ore 4. È la continuazione della linea precedente; degrada dai monti di Teulada al piano littorale salcitano che raggiunge verso Villarios-Masainas, addentrasi poi nella regione mineraria di Roses e di Acquacalda e passan-

do al piede del superbo colle coronato dal castello di Acquafredda, tocca Siliqua, sulla linea Cagliari.

29. Siliqua-Vallermosa - km. 8,

Breve tronco di interesse locale. Ho finito quest'arida enumera. zione che però il lettore non trove. rà del tutto inutile. Il Touring ha sempre mirato con simpatia verso l'isola sarda ed ha salutato con pa. role di sincera compiacenza ogni miglioramento in essa compinto, ogni iniziativa che faccia fluire più rapido e facile il movimento di visitatori in tutti i suoi più vaghi e tipici recessi. Un notevole passo per il miglioramento delle grandi e piccole comunicazioni dell'isola è stato compiuto, e mentre il Touring esprime tutta la sua lode ad Enti, funzionari e privati che hanno cooperato a questo progresso della viabilità isolana, confida che altri tengano dietro per meglio favorire il movimento dei visitatori, sia con le migliorie degli alberghi nei maggiori centri, sia, mi si per-

metta di ripeterlo, con la istituzione della Camera del forestiere in tutti i villaggi che per bellezza di natura o per altre caratteristiche meritino la sosta del passeggiero.

Il vecchio adagio «Ubi motus, ibi vita», abbia il suo pieno valore anche nella terra dei fieri ed ospitali sardi, e le sempre numerose squadre di visitatori che tutta quanta la percorrono e la studiano, possano sempre meglio apprendere quante virtù e quante energie e quanta splendida potenzialità di benessere e di ricchezza si nascondano ancora in quella terra che l'Italia sinoia non ha saputo conoscere ed apprezzare nella sua piena luce!

ANTONIO TARAMELLI.



ALESSANDRO MANZONI

che le Vie d'Italia portino il loro contributo alla duplice commemorazione manzoniana che cade in quest'anno: il centenario del compimento dei Promessi Sposi e il cinquantenario della morte del Poeta (22 maggio 1873), non sembra tai cosa da doverla giustificare. Forse non altrettanto pud dirsi del modo prescelto: chè, a voler stare rigorosamente nel carattere di questa Rivista, sarebbe bastato collegare con una lieve trama di commento le belle, originali totografie di ricordi e di luoghi manzoniani che qui riproduciamo. Ma questo fu già fatto e da altri e da noi stessi; così che abbiam preferito di uscire ancora una volta, come già per il centenario dantesco, dalla via consucta e far posto a un saggio sull'uomo e lo scrittore, che ci guidi attraverso la grande anima e la grande opera sua anzi che tra i luoghi della sua vita o quelli che diedero esca all'alta fantasia. In questo cammino ci rischiara la parola geniale e penetrante di un maestro della critica, che i nostri lettori già conoscono e apprezzano per aver illustrato in queste stesse pagine due altre fra le somme glorie d'Italia: Dante e Raffaello.

men di due anni dalla celebrazione del sesto centenario di Dante Alighieri, l'Italia festeggia il primo semicentenario di Alessandro Manzoni: prossimità cronologica che par simbolica di una prossimità di grandezza ideale e poetica. A chi cinquant'anni or sono avesse troppo insistito sul ravvicinamento dei due nomi, che qualche voce isolata di uomini insigni aveva già affermato, si sarebbe perdonato come ad espressione enfatica dell'accresciuto senso della grandezza manzoniana, dovuto al vuoto della scomparsa. Oggi il ravvicinamento è divenuto consueto nella nostra critica migliore, nella scuola, e perfino nella stampa.

Ma quanto diversa la morte di Dante da quella del Manzoni! Simili solo nella fidente speranza di raccogliersi nel grembo della bontà infinita. Ma spezzato l'uno nel pieno vigore dell'età, appena appena terminata la opera magna della sua vita, della cui totalità non seppe mai il successo; in terra ospitale ma non sua patria; con lo strazio dell'italiano di lasciar l'Italia ancora ostello di dolore, e lo struggimento dell'esule di non avere sbramato la ventenne sete di rivedere la sua Firenze. Spentosi l'altro quasi novantenne, dopo una vita placida e semplice, sopravvissuto di tanto al suo capolavoro da poter assaporarne il trionfo mondiale e contemplare se stesso già collocato degnamente nella s'oria letteraria d'Italia; col

sogno dell'unità italiana avverato; e in casa sua, nel bel mezzo della sua Milano, quasi anche materialmente all'ombra del suo Duomo, la cui campana gli misurò e consolò l'agonia, come una voce materna. Eppure di tanta diversità di sorte noi non siamo offesi, perchè sentiamo che se l'uno dovette la sua grandezza all'attrito provocato nello spirito suo fiero e battagliero dall'urto della sventura, era necessario all'animo dolce e mite dell'altro una carezzevole calma di destino, perchè la sua fiamma potesse risplendere; e che non sarebbe bastato al Manzoni il verso o la prosa ad allegrargli l'ira, se la sorte fosse stata per lui matrigna come per Dante.

**

Il grande vegliardo che si spegneva nella casa di piazza Belgioioso, il 22 maggio del 1873, se non proprio un fanciullo prodigio era stato un prodigioso adolescente, quando esordiva a quindici anni con versi come il Trionfo della Libertà e il sonetto al Lomonaco, in cui, con senno e vigore virile, ammoniva l'Italia d'esser pentita sempre e non cangiata mai. Esordiva imitando lo stile del Monti e fedele seguace della scuola classica, quale restò fin circa al 1810, coi quattro Sermoni, l'idillio L'Adda, alcune liriche, il carme A Parteneide, quello In morte di Carlo Imbonati, il poemetto Urania: componimenti da cui traspare (dagli ultimi soprattutto)

dato della scuola classica il più grande tanta è la sincerità dell'ispirazione, i profoudità del sentimento, la plasticità dell'elocumbre, il sono ità non vacua del verso: un vonte più intimo e più corretto, se pure men inche e l'abbondante, e quando il Monti per l'appunto sentenziò del giovane Manzoni che egli cominciava come lui, Monti, avrebbe voluto finire, non era men veritiero che generoso. Nè è a dimenticare che il Foscolo dei Sepoleri, se ricordava con lode il Manzoni dell'Imbonati nelle note al Carme, lo riecheggiava qua e là nel Carme stesso.

Ma avviene di molti sommi che spesso con la parte più grande e più caratteristica di sè offuscano e coprono una parte di se stessi: fanno dell'un de' lati all'altro schermo. Il Manzoni romantico, o cosiddetto romantico, di dopo il 1810, fa trascurare il Manzoni classicista, pur tanto meritevole di attenzione e di lode. Tanto più che alla conversione letteraria fu contemporanea la conversione filosofica. Tutti sanno che intorno al 1810 il Manzoni, di vagamente teista che era divenuto (seppure non addirittura ateo) per influsso soprattutto dell'ambiente sensista francese con cui aveva avuto così intimo e abbondante contatto, ritornò al cattolicismo: le cui dottrine egli poi fedelmente professò e propugnò fino al termine della vita. E poichè il cattolico neofita ebbe orrore dell'incredulo e il romantico ebbe fastidio del classicista, l'offuscamento del primo Manzoni è aiutato dalla volontà dell'autore.

Eppure l'uomo e il poeta anteriore alla duplice conversione letteraria e filosofica, e quello posteriore, sono molto più intimamente connessi che comunemente non paia. Il giovine Manzoni incredulo ha però un profondissimo senso morale; e lo spasimo per la virtù e l'orrore pel vizio sono l'ispirazione più costante della sua poesia giovanile. È una morale che, non governata da una legge assoluta e precisa quali possono essere i precetti della religione, potrà qualche volta aberrare nella valutazione del singolo fatto; come quando ei non ha ritegno di dedicare un carme all'Imbouati, amante notorio di sua madre, vivente ancora il padre suo. Ma insomma (e il carme stesso dell'Imbonati ne è splendida prova) il giovine poeta è tutto pervaso dall'intima convinzione

che c'è nel mondo morale un bene che va che c'e nel che disordo, e un male che bisorda seguito e adorato, e un male che bisorda seguito e adorato, e un male che bisorda seguito e adorie. E i Sermoni, fustigatori odiare e lugatori della corruzione dei tempi suoi, e l'Urania, della corradia della virtù elevante l'uomo sul. la fiera, sono caratteristici prodotti delle due facce, positiva e negativa, di quel tena. cissimo e ardentissimo sentimento morale Or questo senso morale collega strettamente or questo de la Manzoni cattolico; il Manzoni incredulo al Manzoni cattolico; tanto strettamente, da potersi anzi dire che il movente della conversione fu soprattutto il sentimento etico. Quando il Manzoni si ac. corse che senza una fede religiosa ogni fon. damento logico, obiettivo, assoluto, del senso morale vacilla, e il mondo finisce col diventare moralmente tutto d'un colore, in cui i raggi del bene e le ombre del male si confondono in una grigia penombra, fu atterrito da tale spettacolo, e volle, tenace. mente volle quel saldo fondamento alle sue morali condanne e ai suoi morali entusiasmi e non lo lasciò più per tutta la vita. Non nego anche i fondameni razionali che il Manzoni potè trovare alla sua fede; ma dico che nel totale, se di altri può dirsi che sono morali perchè sono religiosi, del Manzoni può affermarsi che divenne religioso principalmente perchè fu morale.

Intimamente collegati anche il Manzoni classicista e il Manzoni romantico; giacchè se questi ripudiò quanto nel primo era imitazione esteriore, convenzionalismo retorico, cosa morta come la Mitologia, si perpetua però nel Manzoni romantico quello che è il carattere più intimo dell'arte classica: la limpida semplicità dell'organismo, il senso dell'unità, del decoro, della temperanza, del la chiarezza. Si potrebbe concettosamente dire che la conversione letteraria del Manzoni si limitò a un cambiamento di desinenza: di classicista divenne classico.

**

Ma il grande Manzoni, il Manzoni massimo, non incomincia col 1810. C'è un primo periodo in cui la duplice conversione, coll'irrompere trionfale del dogma nel suo intelletto e delle nuove dottrine poetiche nella sua facoltà artistica, produce sun turbamento profondo a danno dell'arte. È il periodo dei primi quattro Inni Sacri, in cui il nuovo sentimento religioso si manifesta più



In alto la camera da letto di alessandro manzoni nella villa di brusuglio. In basso: la sala da pranzo della villa. Sullo spondo il viale dei platani caro al manzoni. Negli ovali, da sinistra a destra: la madre del manzoni, alessandro manzoni, la sua prima moglie.

di un soprannaturale che sarà poetico per il credente, ma non è dal Manzoni trasforma-

spesso come riproduzione pura e semplice to in poesia universale ed umana; mentre nella forma stilistica e nella lingua i nuovi propositi anche un po' esagerati di divenir



RITRATTO DEL MANZONI IN COSTUME FOSCOLIANO CONSERVATO NELLA SALA MANZONIANA DELLA BIBLIOTECA DI BRERA.

piano, accessibile, popolare, non riescono a improntare omogeneamente la sua poesia, e lottano con sopravvivenze assai frequenti di consuetudini classicheggianti. Le quali, in argomenti civili, riprendono il sopravvento nella canzone per la caduta del governo francese dell'aprile 1814, e nel frammento di can zone sul Proclama di Rimini.

Il Manzoni massimo è dunque quello del

decennio 1817-27: è il Manzoni della Pentecoste, dell'ode Marzo 1821, del 5 Muggio, delle due tragedie Carmagnola e Adelchi, dei Promessi Sposi: è il Manzoni in cui si è composta la calma delle due conversioni e ristabilito l'equilibrio; in cui la fede più che come dogma è sentita e celebrata come sostegno metafisico e, a un tempo, guida pratica della morale, e come lenimento di tutti gli umani dolori, in sè e in altrui; e in cui la sua arte, pur non rinunziando a farsi meno aristocratica dell'arte classicheggiante, che presuppone per essere intesa un mondo di fatti e d'idee fuori della vita e tutto di scuola, e per essere apprezzata una conoscenza di regole convenzionali, sa essere a un tempo liberamente romantica e correttamente classica, sciolta da ogni convenzione e scevra di ogni volgarità.

Due periodi possiamo distinguere in tale sublime decennio: un periodo poetico, 1817'21, e il periodo dei Promessi Sposi.

Del Manzoni poeta, anche considerato in questo momento di più splendida fioritura, si suol ritenere che sia decisamente inferiore al prosatore. Se la grandezza di un poeta



I A SALA MANZONIANA DELLA BIBLIOTECA DI BRERA IN MILANO.

va misurata quantitativamente, non c'è che replicare; chè due tragedie e sei liriche (contando fra queste i tre cori delle tragedie) non sono un grande bagaglio. E se, anche mettendo da parte tale grossolano criterio, intendiamo per poesia una concitata o smaniosa o rumorosa o elegiaca effusione diretta di sentimenti nella lirica, o una rappresentazione di casi straordinari e di fortissime passioni operanti nella poesia drammatica, tutto questo nella poesia del Manzoni c'è in grado minore che in molti altri poeti. Ma non così sentiva egli la poesia, e non così doveva desiderare che la sentissero i suoi critici. Poesia era per lui soprattutto profondità di commozione, e le commozioni più profonde perchè più totali, perchè cioè più investenti tutte le facoltà dell'anima egli sentiva, e chi potrebbe dargli torto? nella contemplazione meditativa dei grandi casi umani, cioè in quelle situazioni in cui oltre che comunicarsi al poeta e al lettore la commozione sentimentale dei personaggi. c'è una vibrazione profonda nascente dal significato morale di quei casi, dal pensiero delle loro cause e dei loro effetti e delle loro



FRANCESCO HAYEZ. - RITRATTO DI ALESSANDRO MANZONI (PINACOTECA CIVICA - MILANO).

analogie e delle loro ripercussioni sull'umanità e su noi stessi. Non per nulla poeta massimo era per lui lo Shakespeare. Onde nella sua poesia, più che espressione diretta di avvenimenti passionali in azione, c'è presentazione meditativa di casi e di persone. Si pensi a Napoleone del 5 maggio, a Ermengarda del coro famoso dell'Adelchi, agli

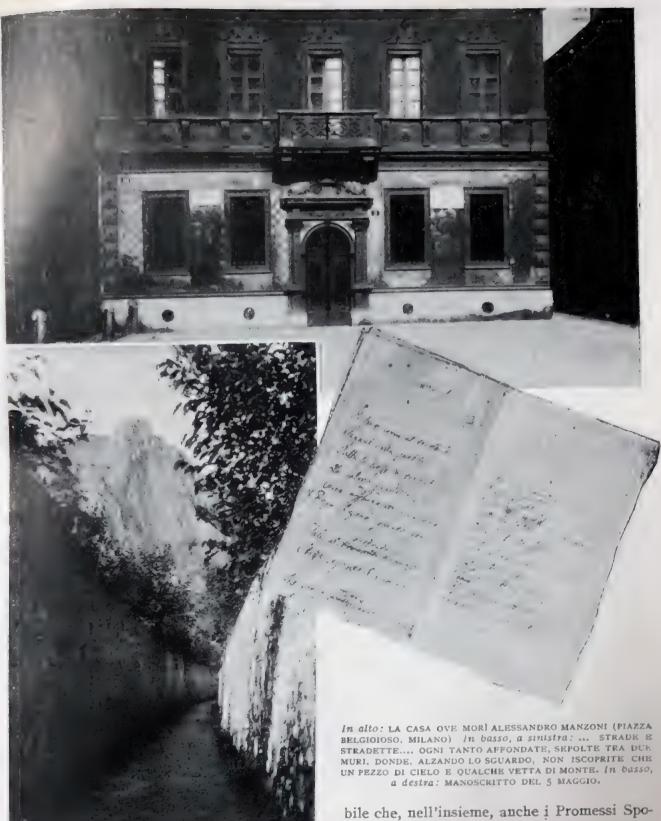
avvenimenti storici rappresentati nelle tragedie e moralmente e storicamente meditati negli altri due cori, alle argomentazioni pa-11 tiche del Marzo 182. Certo, quardo il Manzoni così criticamente opinava e così artisticopolice els ava, non si avvedeva di ricadere in quella aristocrazia di arte, da cui per altra via aveva voluto allontanarsi; e di essere anzi più intimamente aristocratico dei classicisti. Giacchè a intender questi basta una discreta provvista di mitologia e di lingua arcaizzante, a gustar lui è necessaria l'aristocrazia dello spirito, chè solo un animo alto può meditativamente commuoversi dinanzi a un quadro compostamente lirico, che susciti profonde riflessioni sulla storia umana o sull'umana natura. Ancor oggi, io lo sperimento di continuo nelle scuole, il più dei giovani si commuovono assai più alle fragorose se pur vigorose escandescenze della lirica carducciana che alla apparentemente pacata compostezza della lirica manzoniana: ma quando io vedo un giovane comprendere quale vigore di commozione profonda ribolla sotto quella compostezza, e preferire il Manzoni al Carducci, io dico fra me: questo è un eletto.

Dato questo modo di intendere la poesia, era naturale che il Manzoni presto, anche per la creazione artistica, dovesse abbandonare il verso per la prosa. A chi concepisce la poesia propriamente detta non soltanto come una forma diversa di espressione, ma come una visione diversa della vita, che ammette invenzione o intervento di favoloso, sbrigliamento dell' immaginazione, esagerazione o perfino distruzione della facoltà intellettiva, si comprende che lo stile sintetico del verso, e la sonorità musicale del verso e della rima, siano necessarii a sorvolare sulle sconnessioni logiche e a cullare e quasi stordire i sensi. Ma intesa la poesia come commozione meditativa sopra una realtà vera o verosimile, lo stile poetico non apporta che una certa nobiltà di andatura e una musicalità che è fine a se stessa: troppo piccoli compensi alla maggior pienezza di analisi che la prosa consente. Si aggiunga che il cosiddetto capo del Romanticismo italiano era così intimamente classico, che, pur avendo liberato il dramma dalle irrazionali pastoie delle unità pseudo-aristoteliche, non si poteva rassegnare a quella sfrenata ampiezza e varietà di rappresentazione di cui

anche il suo Shakespeare gli porgeva auto, revoli escupil. E una concezione limpida mente organica dell'unità di azione, e una ripuguanza invincibile alla mistura del so lenne col familiare e col comico, tacchiude vano per lui il genere teatrale in una cornice qualitativamente e quantitativamente limitata, in cui la rappresentazione storica che al Manzoni, come la più utilmente commovente, pareva la più alta materia di poe sia) perdeva la sua libertà e la sua pienez za. Onde il genere tanto più libero del romanzo storico in prosa doveva irresistibil mente attrarlo, e lo attrasse e lo assorbi per sei anni, facendogli abbandonare per sempre il verso.

E l'Italia, anzi l'umanità, ebbe i Promessi

Che dire dei Promessi Sposi che non sia stato già detto? Come tornare a lodare, senza essere presuntuosamente banale, quello specchio della vita e dell'anima umana, in cui sfila dinanzi all'occhio del lettore, or nella pienezza delle figure principali, or nel più sommario disegno delle secondarie, or negli scorci e macchiette delle puramente episodiche, la più meravigliosamente vera e profonda rappresentazione di caratteri che mai scrittore abbia creato dopo lo Shake speare? e in cui la verità fotografica della rappresentazione obbiettiva è sempre accompagnata, ma non turbata da un intimo sentimento lirico e morale? Che dire della potenza descrittiva, tanto più efficace quanto meno fa mostra di consapevolezza e di proposito? Che delle mirabili similitudini, che rivelano tanta potenza di associazione fra le idee più diverse e son sempre così vivamente descrittive e liriche al tempo stesso? Che delle riflessioni di psicologia individuale e collettiva, di una profondità e verità tanto naturale e pur tanto sorprendente? Che di quell'umorismo così implacabile e pur così indulgente, cui nulla sfugge dell'umana debolezza e miseria, ma che nulla lascia senza compatimento e senza spiegazione, e che mal sapresti definire se sia più sorriso o sospiro? Che di quello stile così apparentemente bonario e familiare, e pur così sapientemente congegnato e studiato, così ricco d'arte e così privo d'artificio, così pieghevole a ogni tono e gradazione di contenuto; che per trovare una simile sapienza e direi quasi densità di sapienza in un altro stile,



bisogna cercar nella poesia quello di Virgilio e quello del Parini nel Giorno?

Certo, quantunque l'autore, con la scelta degli umili protagonisti che dàn nome al romanzo e col tono apparentemente familiare della narrazione, si proponesse di comporte della schiettamente democratica, è innega-

bile che, nell'insieme, anche i Promessi Sposi sono opera d'arte profondamente aristocratica: nel senso che la comprensione totale del suo immenso valore non è di tutti, anzi non è di molti. Non si possono valutare a pieno i Promessi Sposi senza una squisita finezza di gusto, sensibile alle delicatezze, agli accenni, alle sfumature, alla sobrietà degli effetti; non si possono comprendere a pieno, senza molta ed intelligente e

commossa esperienza della vita e del cuore umano. Ma appunto per questo il romanzo immortale è cosa che accompagna per tutta la vita chi è degno d'intenderlo, e riletto nelle varie età, piace sempre più e sempre più intimamente: diletta nella giovinezza, sorpreude e commuove nella virilità, stupisee ed esalta nella vecchiaia. E se gli spiriti magni, come sognavano gli antichi poeti, popolassero ucll'altra vita un Eliso, ove la lettura fosse uno dei diletti, credo che in quell'Eliso si leggerebbero i Promessi Sposi con riunovata ammirazione. Ma questa intima aristocrazia di valore, non toglie che nel romanzo vi siano parti accessibili al gaudio e all'intelligenza anche dei molti; e lo mostra la popolarità dei principali personaggi, di cui si ragiona e si additano le dimore e i luoghi che furon teatro delle loro vicende, come di persone realmente esistite e che si siano conosciute: vere fino al segno che spesso si citano a paragone per illustrare fatti e persone reali. Giacchè anche questo è da notare in quei caratteri, che mentre essi sono improntati di tanta individualità concreta, e non sono niente affatto genericamente tipici; son però anche tali da divenir simboli di tutta una categoria di persone. Renzo, Agnese, l'Innominato, Padre Cristoforo, Perpetua, il Conte Zio, il Conte Attilio, Don Ferrante, Donna Prassede, e via e via, sono quei tali individui e non altri, eppure ci vengon mille volte alle labbra come espressione tipica di qualità e vizi e virtù umane. E non parliamo di Don Abbondio, che nella sua così rigorosa e così volgare dialettica della paura e dell'egoismo, può essere addirittura elevato a simbolo dell'umanità nel suo aspetto meno eroico, con l'anima non illuminata da un ideale.

Allo stesso modo, mentre il romanzo è tutto una pittura impareggiabile d'un momento e d'un ambiente storico, noi sentiamo in quel momento e in quell'ambiente l'incarnazione transitoria di leggi e caratteri dell'uomo e dell'umana società in genere.

,*****,

I Promessi Sposi finirono di pubblicarsi nel 1827. Il Manzoni visse ancora 46 anni, ma lo scrittore d'arte tacque ormai per sempre. Il Manzoni critico e storico e moralista, che già nel periodo sublime aveva dato

stupende prove col Discorso su alcunt punti della storia longobardica in Italia, con le Os. della storia della morale cattolica, con la le Os. servazioni sulla morale cattolica, con la Let. tre d mr. Chauvet sur l'unité de temps et de tieu dans la tragédie; questo Manzoni si continuerà nella Storia della Colonna Injame, nel Discorso del Romanzo storico, nel Sizzi comparativo sulla Rivoluzione francese del 1789 e l'italiana del 1859, nei molti scritti sulla lingua italiana. E continuerà ad essere profondamente morale nel fine e nel sentimento, meravigliosamente e quasi inesorabilmente logico nella dialettica, preciso, acuto e profondo nella ricostruzione storica, signorile nella discussione, di una limpidezza paragonabile solo a quella di Galileo nell'esposizione. Ma il Manzoni artista nel senso più proprio della parola, è ormai finito.

Come tanta luce volle ormai negare i suoi raggi? Si era spenta? Pare inverosimile, chi pensi quanto vigore d'intelletto conservasse egli ancora, e come l'arte sua fosse soprattutto di poesia meditativa, di osservazione del vero, e, in quanto creazione, creazione di caratteri molto più che di fatti: cose tutte che non implicano un vero rigoglio di facoltà giovanili. Sentì che non avrebbe mai potuto scrivere un secondo romanzo come i Promessi Sposi? Ma il campo dell'arte letteraria è così vasto! non avrebbe potuto spaziare in altro genere?

Ma pur ammettendo il concorso di qualcosa di queste ragioni, certo è pure che si continuava in lui, con quell'implacabile logica che or ora additavamo fra i suoi caratteri e che signoreggiava in tutte le manifestazioni della sua vita, quella gravitazione verso il culto assoluto del vero, che fu in lui norma morale intellettuale ed estetica a un tempo. Dato il suo modo di concepire la poesia più alta e più vera come commozione pel profondo senso morale d'un avvenimento umano, è chiaro che questo senso e la conseguente commozione saranno tanto più intensi quanto più l'intelletto sarà consapevole di trovarsi in presenza di un fatto vero. E il verosimile dell'arte, d'un'arte grande quanto si voglia, non può mai ingannare l'intelletto fino al punto di essere scambiato col vero. Massima fonte di meditazione morale e di commozione estetica, e sola fonte di vero senza mistura, ben presto il Manzoni vide e sentì nella storia. E a lui poco





In alto: PESCARENICO, UNA TERRICCIUOLA SULLA RIVA SINISTRA DELLL'ADDA. In basso: QUEL RAMO DEL LAGO DI COMO...

importò di non essere più ammirato come poeta creatore purchè l'opera sua potesse riuscire più interessante e più proficua all'umanità, e si contentò di morire come artista quasi mezzo secolo prima di morire come momo. Continuava e terminava il logico svoluimento di quella linea da lui già seguita mella conversione letteraria, e più tardi nell'abbandono del verso per la prosa.

Se teoreticamente parlando non ci fosse in tutto questo qualcosa di eccessivo, di unilaterale, non è qui il luogo di discutere. Moralmente egli giganteggia anche in questo, e anche con quei dieci lustri di silenzio poetico parla ad altissima voce la grandezza dell'uomo.

Degli altri aspetti della sua figura morale, dell'innocenza dei suoi costumi, della esemplarità di padre e di marito, della integrità dei cittadino, della pudica modestia, della carità, della mitezza, quale italiano non conosce a pieno? Convinto, fervente cattolico, certo che la sua fede rappresentasse l'uuica verità sodisfacente in tutto all'intelletto e al sentimento morale, certo che tutto quanto non era la sua fede o era contro di lei losse errore, egli (conforme in tutto agl'insegnamenti di quella fede stessa) non trasse da quella convinzione così obiettivamente superba alcuna ragione soggettiva se non di umiltà e di mansuetudine: dissimile in questo da tanti fedeli, che del creduto possesso del vero Iddio si fanno arma di sprezzante orgoglio anzichè di commossa pietà verso chi non lo possiede; e pur ritenendo fermamente di portare nell'anima il tesoro più incalcolabile, egli rimase sempre evangelicamente pauper spiritu.

Quantunque sincero e costante patriota, il Manzoni fu accusato da qualcuno dell'essersi tenuto in disparte dall'azione. E uomo di azione certamente non fu, e per natura e per condizioni di vita. Ma si pensi quante volte il fine più largamente umano dei suoi scritti d'arte fu come nei Promessi Sposi e nelle due tragedie, prima di tutto italiano! Si pensi quanta Italia, quanto amore all'Italia vi sia nei suoi saggi storici; quanto nei suoi scritti linguistici propugnanti l'unità della lingua prima di tutto come mezzo d'unità nazionale! Si pensi che cosa significò per l'Italia l'aderire di un tanto cattolico, del più grande fra i cattolici, alla causa italiana, con l'unità italiana e Roma capitale per meta! E ci si domanderà allora quanti uomini d'azione abbiano per avventura giovato all'Italia più di quel che le giovò Alessandro Manzoni.

In un sonetto scritto a 17 anni, il vate giovinetto, ardente di gloria poetica, così apostrofava la Musa:

Novo intatto sentier segnami, o Musa, Onde non stia tua fiamma in me sepolta. f. forse a somma gloria ogni via chiusa, Che ancor non sia d'altri vestigi folta? Dante ha la tromba, e il cigno di Valchium La dolce lira; e dietro han turba molta. La doice hra, e distribuidase; e Orobbia incolta Emulò Smirna, e vinse Siracusa. Primo signor de l'italo coturno, Te vanta il secol nostro, e te cui dico Venosa il plettro, e chi il flagello audace? Clio, che tratti la tromba e il plettro eburno, Dehl fa che, s'io cadrò sul colle Ascreo, Dicasi almen: Su l'orma propria ei giace!

Sonetto che ci rivela come il giovine poeta cercasse un generé letterario in cui ancor fosse da coglier la palma. Ivi egli enumera come grandi poeti che hanno impresso orme immortali su altre vie: Dante, epico; Petrarca, sommo lirico amoroso; Rucellai e Alamanni fiorentini, che nella poesia didascalica hanno eguagliato Esiodo di Ascra; Tasso (detto orobio, cioè bergamasco, dalla patria paterna) emulo di Omero con la Gerusalemme, e superiore a Teocrito con l'Aminta; Alfieri, primo fra i tragici; Parini, che ebbe a modello Orazio nelle odi e solo se stesso nel Giorno. È una schiera di grandi fra i quali l'adolescente poeta, pure in un impeto di baldanza giovanile, pensava che fosse sommo onore entrare alla pari: simile a Dante quando, nel Limbo, rappresenta il suo accoglimento nella schiera illustre di Omero, Virgilio, Orazio, Ovidio e Lucano. Ma come oggi, nella costellazione dantesca, noi pensiamo che il solo Omero possa, se mai, vantarsi di risplendere al pari di Dante; così nella costellazione manzoniana riteniamo che il solo Dante possa vantarsi di risplendere come o più di Manzoni. E un nuovo sentiero, non impresso d'altri vestigi quali i suoi, egli battè infatti, coi Promessi Sposi. Ma non già, come colui che ha più ardire che forze, egli giace sull'orma propria, bensì sull'orma propria si leva gigante, onore d'Italia e della poesia universale.

MANFREDI PORENA.

(Fotografie eseguite dal fotografo G. Colombi di Milano).

La Prima Mostra Internazionale delle Arti Decorative

La data inaugurale della Prima Mostra Biennale delle Arti Decorative nella Villa Reale di Monza è stata definitivamente fissata — aderendo anche al desiderio di S. A. R. il Principe Ereditario che presenzierà la cerimonia — per il giorno 19 di maggio. Alla cerimonia prenderanno parte alcuni membri del Governo, ed i rappresentanti delle Nazioni che partecipano alla Mostra, che sono: Francia, Belgio, Ungheria,

Cecoslovacchia, Polonia, Svezia, Austria, Inghilterra,

Rumania.

Le speciali concessioni (ribassi del 60 e 40 per cento) decorreranno da quella data fino a tutto l'ottobre 1933.

A Monza intanto i lavori di allestimento sono spinti colla massima celerità, onde la Mostra sia completa per la data di inaugurazione.

IL PALAGIO DI PARTE

i, jestauro e il rimistino del Palagio dei Capitani di Parte Guelfa, uno dei palazzi più famosi della Repubblica fiorentina, è oggi un fatto compiuto e questo insigne monumento, situato fra la piazza S. Biagio, il vicolo della Seta, la via di Capaccio e la via delle Terme, già accoglie il Gabinetto scientifico-letterario Vieusseux di proprietà comunale e accoglierà fra breve anche l'Ufficio d'arte del Comune di Firenze, ora situato in Palazzo Vecchio.



STEMMA DELLA PARTE GUELFA.

GUELFA A FIRENZE

or sono, e dichiarato monumento nazionale, questo antico Palazzo cominciato alla fine del Dugento, continuato da Filippo Brunelleschi, fu la sede del Magistrato di Parte Guelfa e delle Arti del Popolo, accolse vari e numerosi uffici pubblici, fu sede della Comunità nel periodo della dominazione lorenese e ospitò fino a due anni or sono la caserma e l'arsenale dei pompieri ed una scuola comunale.

Questo edificio, nobile per le forme, venerando per la sto-



PARTICOLARE DELLA MADONNA DI LUCA DELLA ROBBIA NEL SALONE DEL BRUNELLESCHI.



FACCIATA DEL PALAZZO CON LA SCALA E LA TETTOIA RICOSTRUITE.

stere forme dugentesche della parte più an- pagine guelfa per sostenere lo Stato, dello

tica alla pura grazia dell'aggiunta brunelleschiana, alla snellezza della loggetta che vi aggiunse il Vasari ed all'aureo stemma mediceo del Giambologna.

Domina in questa armonia di forme l'alta voce del Brunelleschi, anima multiforme ed artista sublime che seppe rendere la maestà romana nelle costruzioni ciclopiche della cupola e del palazzo Pitti ed esprese eleganza equilibrata nella capcella dei Pazzi e nella chiesa di s. Spirito.

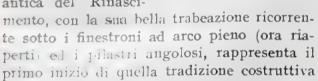
Soltanto nell'anno della celebra. ione dantesca, benchè desiderato e stabilito da tempo, il restauro di questo edificio venne, con altri. compreso nella lista dei lavori che, sotto gli auspici di Dante, dovevano esser compiuti dal Comune fiorentino col concorso dello Stato. Il progetto di questa grandiosa opera di restauro escluse ogni idea di completamento della parte superiore della costruzione per la mancanza di elementi positivi che potesse. ro determinarne con certezza la linea aschitettonica e decorativa; ed i lavori si intensificarono nella ricerca e nel ricupero degli elementi architettonici dell'interno, con la guida e la competenza dell'Ufficio di Belle Arti del Comune, che pienamente è riuscito a far opera in tutto degna delle tradizioni artistiche di Firenze.

Lasciata dunque nella sua squisita integrità la Loggetta del Vasari, all'angolo dell'edificio di via di Capaccio, la parte più antica della residenza dei Capitani e Priori di Parte — di quel famoso Magistrato che sorto nel'200, fra la com-



IL CORTILE RESTAURATO.

Stato costitui auche una specie di tesoro, ed ebbe piena antorità civile e crimir atto i sospetti di ghibellinisrill mesta parte et. ste nell'edificie merlato, ha riavute la sua bella scala esterna coperta da una tettoia, che dà accesso alla Sala grande del primo piano affrescata da Giotto. Dalla Sala grande si entra, per mezzo di un androne, nella parte costruita per i Capitani del Popolo da Filippo Brunelleschi forse nel 1418, e la costruzione, la più antica del Rinasci-





SALONE DEL BRUNELLESCHI CON LA MADONNA DI LUCA DELLA ROBBIA.

brunelleschiana, tutta misura ed armonia, che continuò in Firenze per tutto il '400. Nell'androne, vasta anticamera, è stato rimesso in valore il magnifico cornicione che

> ricorre sotto il palco e sono stati riaperti i tre finestroni dalle robuste modanature di pietra serena che dànno sul cortile. In una delle pareti è stato ritrovato un grande e bel camino gotico e così è stata ritrovata la superba decorazione del palco fatta a guisa di un broccato dai larghi fiorami d'oro su fondo scuro intramezzato da formelle rosse, unico esempio di simile decorazione finora conosciuto.

> A destra dell'anticamera sono le porte dalle quali si entra nell'*Udienza*, e in fondo quella del *Salone*



PARTE DEL PALAGIO VFRSO VIA DELLE TERME.

del Branelles, il Illiano de propinsi de la como de vacara, montre a presente de la como de la como

raggiante : e negli ... chetti sono scolpita la armi promiseue e :1 petute dell Repubblica e dei protettoti di Firenze, del l'. polo, dei Priori, della Casa d'Angiò e della Parte Guelfa, la cui arme, con l'aquila in rosso che tiene sotto gli artigli un drago verde, campeggia anche nel mezzo del palco.

Il Salone del Brunelleschi è lungo ventisei metri e largo tredici; è illuminato da sei grandiose finestre che sono esse sole capolavori di architettura e le pareti sono divise da sedici pilastri scanalati di pietra serena con capitelli corinzi e coperti da un grandioso palco in legno a lacunari, disegnato da Giorgio Vasari e costruito da Antonio Crocino e da Alessandro Botticelli. Una sola opera d'arte or-

na questo Salone del Brunellesco: la Madonna di Larca della Robbia, che fu per oltre quattro secoli sulla porta della chiesa di via San Buonconsiglio di S. Pierino in Mercato Vecchio e che, dal giorno della demolizione della chiesetta, era depositata nel Museo Nazionale.

si accede dalla porta del Moste caratteristica scala ricoscala del Moste dalla porta del Moste caratteristica scala ricoscala del Moste dalla avanzi, hanno palchi di la la sala terrena screta

La sala terrena, cheta la residenza dei Con solidell'Arte, haritro vato la bella decon zionedeila võlta, zeila quale campeggia l'arme della Chiesa cir. condata da quella del Comune, dalle impre se dei sedici gonfaloni delle milizie e delle ventuno Capitudini delle Arti maggiori e minori. Il campo del. la vôlta è affrescato di azzurro seminato di fiordaliso e fregia. to dell'Ambelio rosso d'Angiò, e nella Sa. la è stata rimessa an. che la Maestà, un grande affresco rappresentante la Madonna in trono fra S. Giovanni, S. Zanobi ed altri Santi.

Anche dell'ammire vole cortile sono state riaperte le leggia-dre logge e in una parte è stato collocato un prezioso lavoro proveniente dalle demolizioni del centro.

Così il palagio, felicemente risorto, non

è soltanto un'opera d'arte rinata, ma un edificio che si presta assai bene, con le sue quattro sale in un punto centrale della città nobilissima, per sede di congressi, esposizioni, conferenze, concerti, riunioni.



PORTA NELLA SALA D'UDIENZA.

Fotografie dell'Uff. Comunale di Belle Arti di Firenze.



- ABITUARE L'ORGANISMO AD UNA REGOLA COSTANTE, SIGNIFICA PRE-VENIRE MOLTI DISTURBI.
- UN CUCCHIAINO DI MAGNESIA POLLI, PRESO ABITUALMENTE OGNI SETTIMANA, A DIGIUNO, REGOLA LO STOMACO.
- MOLTI MEDICI LO CONSIGLIANO; MOLTE MAMME LO ADOTTANO. I LORO RAGAZZI DIGERISCONO SEMPRE BENE.

* * *

LA MAGNESIA POLLI, PURIS-SIMA, È L'UNICA ISCRITTA NELLA FARMACOPEA UFFICIALE ITALIANA.

LE INIZIATIVE DELL'ENIT

Il secondo viaggio dei Medici alle stazioni idrominerali e il primo Nord-Sud

I lettori delle Vie d'Italia sanno come fra le numerose iniziative assunte dall'ENIT per la propaganda al nostro Paese, sia stata attuata sino dallo scorso anno quella dei Viaggi d'istruzione per medici alle stazioni idrominerali, allo scopo di diffondere tra le classi sanitarie la conoscenza delle cure d'acque italiane che nel campo della terapia idrominerale non hanno rivali.

Il 1º V. I. M. — abbreviazione ormai popolare fra i medici d'Italia — ebbe luogo con il più completo successo dal 3 al 12 luglio 1922: vi parteciparono 150 medici d'ogni regione e furono visitati Montecatini, Porretta, Riolo, Salsomaggiore, Sirmione, Recoaro, Abano, Roncegno, Levico e Portorose.

Quest'anno seguirà il secondo V. I. M. dal 25 giugno al 6 luglio, iniziandosi a Firenze e terminando a Milano: le stazioni termali da visitarsi saranno le seguenti: Monsummano, Bagni di Casciana, Bagni di S. Giuliano, Livorno (Acque della Salute), Acqui, Valdieri, Saint-Vincent, S. Pellegrino, Bagni di Bormio, S. Caterina di Valfurva, Casino Boario.

Il viaggio - a cui saranno ammessi 200 si compirà in treno speciale concesso dalle FF. SS., che anche questa volta prestano alla buona riuscita dell'iniziativa dell'ENIT l'ausilio validissimo della loro cordiale collaborazione. Speciali servizi di auto-bus sono predisposti per i tratti Pieve-Monsummano a Monsummano, Pontedera a Bagni di Casciana, Borgo S. Dalmazzo a Valdieri-Terme lungo la pittoresca Valle del Gesso. Pure in autobus sarà effettuato il percorso da Tirano - ove giungerà il treno speciale del V. I. M. - a Bagni di Bormio, doude sarà anche fatta un'escursione al giogo dello Stelvio; da Bagni di Bormio a S. Caterina di Valfurva e poi, per il passo del-l'Aprica, a Edolo, ove sarà ripreso il treno speciale per procedere a Casino Boario e di là a Milano, dove il viaggio avrà fine.

L'organizzazione del secondo V. I. M. è già stata completata dall'ENIT in tutti i dettagli, con la entusiastica cooperazione di tutte le località interessate che ne hanno agevolato il compito, favorendolo con le maggiori

facilitazioni.

Nè è mancato il concorso preziosissimo di eminenti personalità mediche, le quali hanno consentito a tenere, nelle varie stazioni, le conferenze illustrative delle rispettive cure: dr. Marescotti a Monsummano, prof. Trambusti a Casciana, prof. Barduzzi a S. Giuliano, prof. Lumbroso a Livorno, dr. De Alessandri ad Acqui, dott. Marchisio a Valdieri, dott. Charles a Saint-Vincent, prof. Devoto a S. Pellegrino, prof. Morelli a Bormio, prof. Monti a S. Caterina, dott. Cadeo e prof. Martinelli a Casino Boario.

Nel viaggio tra Saint-Vincent e S. Pellegrino avrà luogo una sosta a Milano, durante la quale si farà una visita al Touring e agli Istituti Clinici di Perfezionamento.

Istituti Clinici di Perfezionamento.

La direzione del secondo V. I. M. è affidata, come già quella del primo, al professor Guido Ruata, segretario generale dell'ENIT.

Ma non s'arresta qui l'azione dell'ENIT

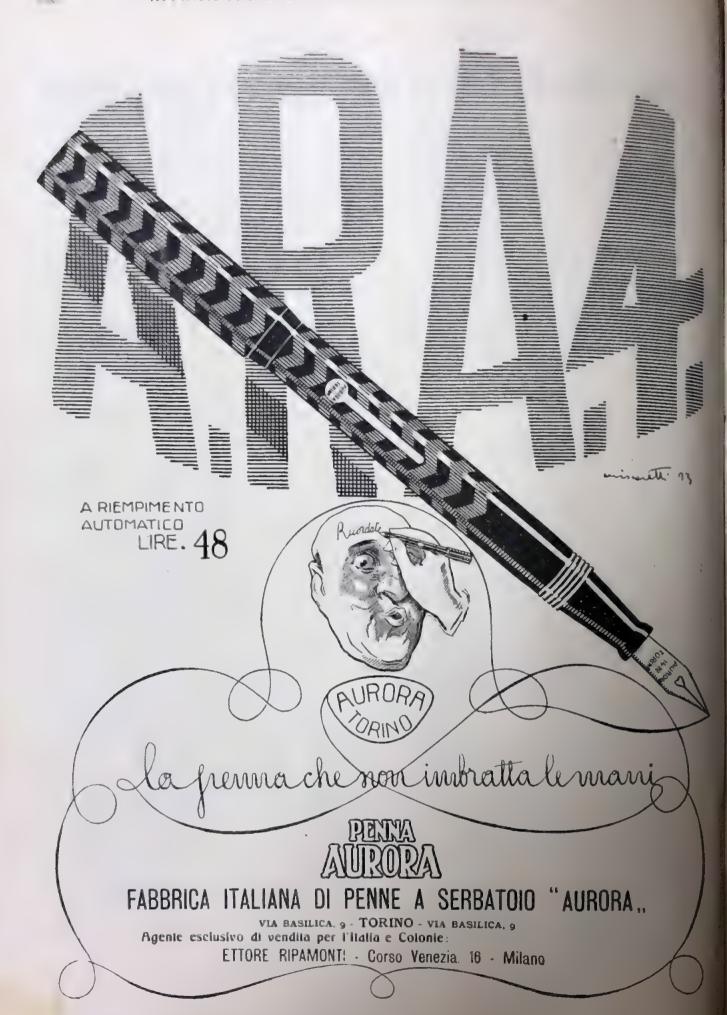
per la propaganda alle nostre stazioni di cura. Quando, nello scorso anno, la Commissione per le stazioni idrominerali e climatiche, istituita presso l'Ente, propose la effettuazione — invano prima proposta o tentata da altri — dei viaggi di istruzione, poi inaugurati così felicemente con il primo V. I. M., venne caldeggiata in seno ad essa l'idea di estenderli anche ai medici stranieri, allo scopo di divulgare anche fra di essi la conoscenza del nostro magnifico patrimonio idrominerale.

L'ENIT studiò immediatamente la proposta della sua Commissione e concluse sarebbe stato preferibile, anzichè far partecipare i medici esteri ai V. I. M. organizzati per gli italiani (del resto aperti anche ad essi), di organizzare dei viaggi speciali a quelli riservati, e ciò per due ragioni: prima, che occorre il viaggio sia preparato sulle basi di un'organizzazione linguistica che tenga conto dei vari idiomi stranieri, poichè il viaggio italiano riuscirebbe poco proficuo, data la scarsa conoscenza che purtroppo all'estero si ha della nostra lingua. Seconda, che se è del maggior interesse di far conoscere ai medici italiani tutte le nostre stazioni idrominerali, dalle maggiori alle minori, purchè si trovino in condizioni tali che l'esser visitate... non torni a loro svantaggio, altrimenti è per i medici stranieri. Infatti, i clienti che ne pos-sono essere inviati in Italia per cura, appartengono invariabilmente alle classi ricche, che possono cioè sopportare le spese di un viaggio e di un soggiorno all'estero, e che in generale hanno anche esigenze di agi e di comodità le quali difficilmente si troverebbero nei luoghi di cura più semplici.

Partendo da queste considerazioni l'ENIT ha organizzato quest'anno un Viaggio di studio alle principali stazioni termali d'Italia, per medici stranieri, il quale comprende la visita alle località seguenti: Acqui, S. Pellegrino, Levico, Roncegno, Sirmione, Salsomaggiore, Montecatini, Fiuggi, Agnano (presso Napoli). Il viaggio è dunque a tipo NORD-SUD, ed infatti così viene chiamato. Esso avrà principio ad Acqui il 31 maggio e finirà

a Napoli il 14 giuguo.

Un treno speciale di prima classe sarà allestito per il NORD-SUD, che potrà accogliere sino a 200 medici. Durante il percorso è prevista una sosta a Trento e una a Roma, ove agli ospiti stranieri saranno dati speciali ricevimenti. Il percorso Roncegno-Sirmione



sarà effettuato per la via di Trento-Mori-Riva, con traversata del lago di Garda in piro-

scafo speciale.

Il NORD-SUD sarà pure ditetto dal prof. Ruata, e vi saranno addetti dei medici interpreti per le lingue francese, inglese e tedesca, oltre a un personale di viaggio poligiotta. Nelle varie stazioni termali le conferenze mediche illustrative saranno dette in italiano, ma i medici stranieri potranno seguirle sul testo in francese, inglese e tedesco, che sarà loro distribuito.

La propaganda per il NORD-SUD è stata specialmente fatta tra i medici d'Inghilterra, Svezia, Norvegia, Danimarca, Olanda, Belgio, Svizzera, Francia, Spagna, Egitto, di quei Paesi cioè donde per tradizione ed anche—conviene dirlo—per le condizioni favorevoli della valuta, maggiormente affluiscono i

visitatori in Italia.

È superfluo rilevare come anche questo viaggio abbia riscosso il più grande tavore nelle differenti stazioni termali e come dovunque sieno state offerte le migliori condizioni di soggiorno e si preparino degne accoglienze agli ospiti. Così le Ferrovie dello Stato, le nostre autorità diplomatiche e consolari, la stampa estera, hanno largamente contribuito, nella propria rispettiva sfera, al buon successo del viaggio.

buon successo del viaggio.

Come per il V. I. M., scienziati di grido hanno aderito a tenere le conferenze illustrative nelle varie città d'acque: dott: De Alessandri ad Acqui, prof. Devoto a S. Pellegrino, dott. Gazzoletti a Levico, prof. Viola a Roncegno, dott. Pinali a Sirmione, prof. Zoia a Salsomaggiore, sen. prof. Queirolo a Montecatini, prof. Nazzari a Fiuggi, prof. Di

Tommasi ad Agnano.

L'attività spiegata dall'ENIT anche in questo campo fecondo della propaganda ai nostri luoghi di cura, produrrà — ne siamo certi — i più benefici effetti, contribuendo in forma pratica ed efficacissima ad una adeguata valorizzazione di tante e mirabili risorse terapeutiche nostrane che l'estero ci invidia e che debbono diventare altrettanti fattori di prosperità per il Paese.

VITA DEL TOURING

I nostri lutti.

Una gravissima perdita ha fatto il nostro Corpo Consolare nella persona dell'on. Giovanni Chiggiato, Capo Console per Venezia. Una disgrazia automobilistica troncò la sua giovine vita (non aveva che 47 anni) pur così piena di opere e animata da un inestinguibile fervore di bene. Per il Touring egli serbò sempre una benevolenza cordialissima, che si tradusse in efficace collaborazione, anche quando le cure della Deputazione politica avrebbero potuto assorbirne la grande attività.

Mandiamo alla sua memoria un mesto saluto e un riconoscente omaggio.

ll "Capo del Governo, al Touring.

Quando Benito Mussolini venne a Milano per inaugurare i lavori delle Autostrade lo pregammo di voler onorare d'una sua visita la nostra Sede e ne ebbimo il cortese consenso. C'era una palese connessione fra i due oggetti: c'era il legittimo desiderio da parte nostra di mostrare a Chi è il più attivo propulsore di ogni attività e l'assertore di ogni giusta rivendicazione del nostro Paese come il Touring tenga il suo posto nella vita della nuova Italia, come l'avesse tenuto nei momenti più gravi di un passato che è pur così recente

Accolto dal Consiglio e dai Membri delle nostre Commissioni qui convenuti la mattina del 27 marzo, S. E. Mussolini sall rapidamente alla nostra sala delle adunanze, e dopo brevi presentazioni si accinse ad ascoltare la parola del Presidente del Touring.

L. V. Bertarelli, dopo un breve arguto esordio in cui ricordava l'esempio di insuperabile brevità che i novellieri del trecento attribuiscono a due Podestà fiorentini e lo ricordava dicendo di non poterlo imitare, illustrò sobriamente una serie di pubblicazioni aucora in bozze di stampa, che erano di-sposte sul tavolo della Presidenza e che rappresentavano il « lavoro in atto » della nostra Istituzione. Passarono così sotto gli occhi dell'illustre ascoltatore raccolte in fasci ancor freschi-d'impressione tipografica le 600 pagine della Guida d'Italia centrale, le 150 della Guida della Tripolitania e le 150 della Guida della Cirenaica, le 600 dell'Annuario Automobilistico, le 800 del Manuale Alberghiero, le 1000 del rifacimento della Guida del Piemonte e della Lombardia; le 500 del secondo volume della Guida per gli stranieri; il quarto fascicolo dell'Atlante Stradale; il primo grande foglio della Carta Automobilistica; le prime tavole del graude Atlante Internazionale; il fascicolo d'aprile delle Vie d'Italia e, perchè proprio in quei giorni era uscita la relazione della Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra, che lamentava la scarsa propaganda fatta al nostro immane sforzo bellico, anche il volume illustrato La Guerra d'Italia, tradotto nelle cinque principali lingue, in cui tale nostro sforzo era esaltato non con vanità di parole ma con efficacia di descrizione ed esattezza di dati. E di quel volume ne erano stati diffusi all'estero un milione di copie! A quella nota retrospettiva si contrapponeva una di imminente attuazione: il Congresso del Turismo Scolastico, che si sarebbe aperto nella

SANKE

sempre

SANKEY

se si vuole la vettura elegante e solida

Risparmia le gomme



Esigete sempre questa marca

L'unica marca universalmente riconosciuta.

LA MIGLIORE per tutte le applicazioni di frizione

AUTOMOBILISTI ! ! **MOTOCICLISTI!!**

esigete sempre

Dischi per frizione FERODO

Blocchi e ceppi per freni FERODO





PERFEZIONE ed ELEGANZA

VOLANTI PER AUTO

POMPE E MANOPOLE

per VELO e MOTO

CANDELE ad alta resistenza

Rappresentanti Generali per l'Italia e Colonie:

EISS & STABILINI

VIA SETTEMBRINI N. 9

stessa settimana a Milano. Il Presidente del Touring offerse al Presidente del Consiglio un esemplare d'oro della medaglia che era stata per l'occasione coniata dallo stabili mento Johnson; un esemplare recante a tergo la dedica:

RENITO MUSSOLINI
ASSERTORE
DELLE PIÙ FRESCHE ENERGIE
IL.
T. C. I.
CELERRANDO LA PESTA
DELLE GIOVINEZEE D'ITALIA

L'oratore chiuse riaffermando i propositi di collaborazione del Touring col Governo italiano nella propaganda di fede e nel programma di lavoro.

L'on. Mussolini, che aveva seguito la chiara esposizione con vivo interessamento, ri-

spose così;

Ebbene, io devo dire all'amico comm. Bertarelli che ha fatto molto bene a non imitare in laconicità gli esempi offerti da quegli antichi e lontani Podestà medioevali; egli non si è limitato ad un monosillabo ma con un discorso materiato di documenti e tutto pervaso dalla passione che anima i costruttori, mi ha fatto passare davanti agli occhi della mente tutto il lavoro del T. C. I., che io non esito a definire nelle sue linee e proporzioni grandioso e meraviglioso.

In ogni nazione vi sono dei centri vitali intorno ai quali si raccolgono le simpatie, gli interessi, le passioni: vi sono i centri vitali del Governo che hanno un compito definito: ma vi sono altri centri che hanno una funzione nobilissima; accenno alla Dante Alighieri che ha un compito definito nel campo della cultura e della diffusione della nostra

lingua.

Öggi mi piace, in presenza di uno dei più grandi animatori di questa Istituzione, esaltare il Touring Club Italiano, come uno dei

centri più vitali della Nazione.

Quando intorno ad una Istituzione che ha un fondo sanamente e santamente nazionale e patriottico si raccolgono 225.000 italiani — questo è un segno assoluto della vitalità della razza — dobbiamo guardare con sicurezza e serenità al nostro avvenire.

Sono lieto che il comm. Bertarelli mi abbia fatto conoscere il suo lavoro perchè io lo conoscevo impersettamente; ma non si può conoscere tutto a questo mondo. Ora ho la impressione di trovarmi dinanzi ad un monumento che ha la sua solida e armoniosa architettura, che non è nemmeno finito perchè continuo è il movimento e cammina verso l'avvenire.

Sono certo stato più lungo di quei Podestà: chiudo manisestando al Touring e a Lei tutta la simpatia e l'ammirazione del Go-

Cessati gli applausi, L. V. Bertarelli guidò il Capo del Governo in una rapida visita della nostra sede, e particolarmente degli uffici dove il lavoro ferveva come di consueto. Ma, prima di iniziarla, passando davanti a un tavolo su cui si trovava quell'albo che è destinato a raccogliere le firme dei più illustri e dei più augusti visitatori del Touring, il Presidente del Consiglio firmò: « Benito Mussolini, con ammirazione ».

L'inaugurazione della mostra delle forniture alberghiere.

La Mostra delle forniture alberghiere organizzata dal Touring Club Italiano presso la IV Fiera Campionaria, riuscì veramente interessante, giacchè all' adunata risposero ben 120 ditte, quasi tutte specializzate nella produzione di impianti ed arredi per albergo. Molte le interessanti novità che in tale campo furono possibili ammirare, sì che la Mostra tiuscì non solo organicamente ed esteticamente ben disposta, ma anche interessante ed istruttiva per gli albergatori e il pubblico in generale. Di essa parleremo più diffusamente nei prossimi fascicoli de Le Vie d'Italia: ci piace però qui ricordare — mentre andiamo in macchina — che essa fu inaugurata, unitamente agli altri reparti della Fiera Campionaria Internazionale, da S. M. il Re che, guidato dal nostro Presidente L. V. Bertarelli, si compiacque attraversare l'ampio padiglione centrale della Mostra e dare una rapida occhiata agli altri reparti minori.

Il Re si complimentò vivamente dell'iniziativa presa dal Touring, della quale dimostrò di apprezzare l'importanza ed efficacia al fine del miglioramento degli alberghi ita-

liani.

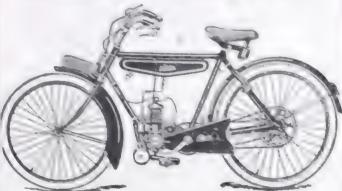
S. E. il Presidente del Consiglio che lo accompagnava, ebbe pure parole di compiacimento per l'iniziativa del nostro Sodalizio intorno alla prosperità del quale chiese con molta affabilità notizie al nostro Presidente.

Le pubblicazioni in corso.

Quando questo fascicolo sarà pervenuto nelle mani dei lettori, tipografia e legatoria ci avranno consegnati i primi esemplari di un volume particolarmente interessante, e la cui originale concezione sarà indubbiamente apprezzata dai nostri Soci. Intendiamo parlare del Manuale dell'industria alberghiera del quale fu già accennato su queste colonne, ma che, come accade di quasi tutte le pubblica-zioni del Touring, riuscì di un maggior nu-mero di pagine e di interesse ancor più grande di quello che era stato annunciato. Solo il prezzo rimane — ed è anche questo un miracolo al quale i nostri lettori sono ormai avvezzi — entro le proporzioni più modeste. Il volume è infatti posto in vendita a I.. 8,50 più le spese di spedizione raccomandata in I.. 2 (estero I.. 3) prezzo davvero basso se si pensa che il volume conta 950 pagine, più di 300 illustrazioni e costituisce una vera e propria enciclopedia dell'albergatore.

Di esso parleremo nel prossimo fascicolo di Rivista, ma fin d'ora lo segnaliamo alla attenzione dei nostri Consoli e propagandisti,





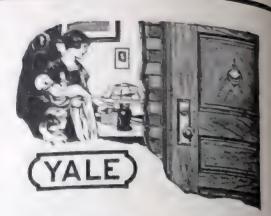
dalla Casa

HOYOM

è il veicolo più pratico perchè esso è leggero e si conduce facilmente come una semplice bicicletta. E' munita di frizione, di demoltiplicatore, di trasmissione a catena. Motore a 2 tempi 50 x 50, Paga la tassa delle biciclette e non richiede licenza di circolazione.

di COURBEVOIE

ENRICO PELA - TORINO (9) - Via Bellezia, 5
AGENTE GENERALE PER L'ITALIA



Perchè così frequenti scassi giornalieri?

Perchè la vostra porta non è munita della famosa serratura originale americana YALE la quale è raccomandata dai principali Istituti di Assicurazione.

La chiave della tranquillità famigliare sta nella serratura YALE.

Diffidate dalle imitazioni.
Il prodotto YALE porta la marca YALE.
In vendita presso i principali negozianti di ferramenta e per schiarimenti rivolgensi al depositario generale per l'Italia

HERMANN STAMM & C. - MILANO (15)



ACCUMULATORI UDOR

S.G.I.A.E.-MELZO

perchè vogliamo procurare la più grande difiusione dell'opera, che è stata redatta in modo da poter riuscire altrettanto utile all'albergatore quanto al personale che lavora ne-

gli alberghi.

La tenue spesa consentirà a molti albergatori di acquistare in blocco un certo numero di copie per distribuirle in dono ai propri addetti: e sarà dono che riuscirà utile al miglioramento dell'albergo nel quale lavorano. Per tale acquisto in blocco saranno fatte particolari condizioni di favore.

Due altre importanti pubblicazioni stanno per essere messe in vendita ai Soci: intendiamo parlare dell'Annuario dell'Automobilismo e della terza edizione di Piemonte, Lombardia, Canton Ticino — i due volumi coi quali nel 1915 si iniziò la collezione della Guida d'Italia del T. C. I. - Anche di queste pubblicazioni ci riserbiamo di parlare più ampiamente nel prossimo fascicolo de Le Vie d'Italia, illustrando la ricchezza di notizie, la somma utilità pratica dell'Annua-rio dell'Automobilismo e del Motociclismo, e il poderoso lavoro condotto a termine per l'aggiornamento, che fu in gran parte rifacimento dei due volumi della Guida d'Italia. L'Annuario dell'Automobilismo, grosso vo-lume di 600 pagine, sarà posto in vendita entro il mese di maggio a L. 10 (pei non Soci L. 16) più spese di raccomandazione in L. 3 (estero L. 4). Si spera pure di poter entro quel mese porre in vendita i due volumi di Piemonte, Lombardia, Canton Ticino a L. 22 (pei non Soci L. 44) più spese di invio raccomandato L. 4 (estero L. 5). Della nuova edizione della Carta Automobilistica si dice a pagina 472 e pagina 561.

Le cose a posto.

La Ditta Montina di Albenga ha diramato

la seguente circolare:

Non dubito punto che Ella sia Socio del Touring Club Italiano e di conseguenza, e dietro le vive ed insistenti premure di quella Spett. Direzione Generale, mi pregio farle offerta del mio olio, coi prezzi, ecc. ». La Direzione del Touring non ha mai au-

La Direzione del Touring non ha mai autorizzato nè quella Ditta nè altre a valersi di simili espressioni, che sono perciò da considerarsi come un arbitrio commesso a no-

stra insaputa.

Il Touring non ha mancato di presentare le proprie proteste alla Ditta in questione e confida che l'abuso non debba più ripetersi.

Le delizie del servizio dei trittici.

Le resposabilità che il Touring incontra per questo servizio sono insufficientemente valutate dagli automobilisti. La maggior parte di essi vive nell'opinione che le pratiche del trittico si svolgano pacifiche e senza seri inconvenienti, sebbene di tanto in tanto noi crediamo di far modestamente valere un po' le nostre prestazioni le quali sono spesso spinose.

Ecco un conticino salato che vale la pena di meditare: la Direzione della Circoscrizione doganale di Torino il 10-4-1923 ci intima di pagare entro 60 giorni i diritti relativi a quattro automobili temporaneamente importate con trittico e non riesportate (o che per lo meno non risultano riesportate dai documenti di frontiera) entro i sei mesi di permanenza nel Regno.

Ecco i quattro conticini:

| TRITTICO 7743, 14 giugno 1922, rilasciato dal T. C de France al sig R. E., Nizza, per un'autovettura 184, guono le caratteristiche) Valore 15.000 franchi francesi, importata il 17 agosto 1922 da S. Rhémy Cambio 324 %. Cambio 324 %. Sopradazio 35 % sui franchi francesi 15.000 pari a lire 26.688— Tassa bollo vendita oggetti lusso 10 % sul decimo del valore |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOTALE L. 13-773-40 |

| TRITTICO 8663, 16 agosto 1922 rilasciato Suisse al sig. H. M., Ginevra, per una v guono le caratteristiche). Valore franchi svi importata il 23 agosto da S. Rhémy. | zze | ri 9.000, |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------|
| importata il 23 agosto da S. Raemy. Dazio | Lo | 043 |
| Dazio | | 2.737,50 |
| Dazio Cambio 324 % Sopradazio 35 % su frs. svizzeri 9.000 pari a lire 37.609,20 Tassa bollo vendita oggetti di lusso 10 % sul | | i3.163,20 |
| Tassa bollo vendita oggetti | | 760 |
| | | 152 - |
| Addizionale 20 % | | 3,80 |
| Addizionale 20 % Diritto di statistica e bollo - | _ | 3, |
| | | T7 661.80 |

| TRITTICO 8867, 1º agosto 1922 rilasciato dal T. C. Suisse al sig. C. J. B., Zurigo, per una vettura (seguono le caratteristiche). Valore 30.000 frauchi svizzeri, importata il 5 agosto 1922 da S. Rhémy. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| importata ii 5 agosto 1922 da o. 1011 |
| mportata ii 5 agosto 1922 da 5 ii. 1.462,50 Dazio 4.709,25 Cambio 322 % |
| Sopradazio 35 % su franchi svizzeri 30.000 pari a lire 123.468 |
| quinto del valore 2.470 |
| Additional and of |
| Diritto di statistica e bollo 5,20 |
| Totale diritti L.it. 52 354.75 |

| Suisse al sig. O. E. di Vev le caratteristiche). Valore portata il 10 agosto 1922 di | vizzeri pari a li vizzeri pari a li ti lusso 10 % sul 130 — 26 — |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Statistica e Dollo | · · · <u> </u> |

TOTALE L. 7.941 -

Sono dunque complessivamente L. 91.730 c 35 che il Touring deve versare se prima dei 60 giorni non avrà trovato il bandolo dei quattro casi. Può darsi benissimo che le quattro vetture o alcune di esse siano state riesportate senza fare le dovute operazioni di dogana. Bisogna quindi ricercarle presso i



Automobili BARISON

Tipo unico 4 cil. 81 × 120 (2474 c.c.)

Con distribuzione speciale brevettata a cono rotante

SILENZIOSITÀ ASSOLUTA
MINIMO CONSUMO
ALTISSIMO RENDIMENTO

Fabbrica Automobili BARISON & C.





proprietari in Francia e in Svizzera (i quali proprietari sono magari al momento dap-pertutto tranne che al loro domicilio) e se effettivamente le macchine fossero state riesportate, bisogna che vengano portate al Consolato italiano più vicino per una identificazione. Se questo è possibile e viene accordato, il Ministero è in facoltà - se si riesce a commuoverlo - di concedere l'abbuono dell'addehito. Se' ciò accade entro i 60 giorni, il che non è facile, come beu si capisce, l'operazione si chiude con spese limitate; se non

si fa in tempo o se realmente le vetture non fossero state riesportate o rintracciate o presentate al Console, o non identificate o che anche malgrado ciò il Ministero non riscontrasse gli estremi per dare la concessione, il Touring deve pagare.

In questi casi gli rimane la rivalsa sulle Associazioni Estere garanti, la quale esige

pure molto tempo.

Come si vede il trittico è una rosa per l'automobilista, ma nasconde qualche spina per il Touring.

IL «SALON» DELL'AUTO

ALLA IV FIERA CAMPIONARIA INTERNAZIONALE DI MILANO

YL 12 aprile è stato inaugurato il « Salon » dell'Automobile nella nuova grandiosa costruzione, il Palazzo degli Sports, appositamente predisposto per esporre quanto vien annualmente prodotto dall'industria automo-

bilistica e motociclistica.

Data l'importanza attuale della Fiera Campionaria milanese sarebbe stato desiderabile un maggior concorso da parte di Case estere: queste anvece non hanno risposto con molto slaucio all'invito che era stato loro rivolto dal Comitato Organizzatore della Mostra, per modo che l'industria automobilistica europea e nord americana vi è rappresentata da ben poche ditte.

Nonostante questa deficienza, l'attuale Salon presenta un grande interesse, soprattutto per noi italiani, in quanto ci permette di considerare con legittimo orgoglio quanto è stato fatto nel nostro Paese in questo importantissimo ramo dell'industria ed il grado di

perfezione raggiunto.

Crediamo pertanto di far cosa interessante per i nostri lettori riassumendo rapidamente le caratteristiche dell'esposizione milanese.

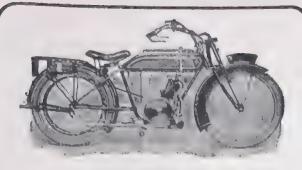
L'attuale Salon rappresenta, specialmente per le marche italiane del dopoguerra, ormai consacrate dall'uso, una prova tangibile che la nostra costruzione ha trovato, dal punto di vista tecnico costruttivo, la sua fase di assestamento (la sua mise au point, come direbbero i francesi), eliminando quindi tutti quei piccoli inconvenienti che si erano riscontrati nei primi tipi usciti subito dopo l'armistizio e che più che ad altro erano dovuti alla fretta con la quale i nostri costrut-tori dovevano produrre le loro macchine per far fronte alle insistenti richieste della clien-

Oggi si ha l'impressione che la fase ultima è ormai raggiunta e che per certi tipi di vettura, che si può presumere che per non poco tempo domineranno i nostri mercati, non sono più possibili ulteriori sostanziali modificazioni. Piccoli ritocchi, piccoli perfezionamenti, lievi varianti vi potranno probabilmente ancora essere nelle nuove serie che saranno messe in lavorazione, ma tutto questo potrà essere considerato più che altro come una cura dei particolari analoga alle ultime pennellate che l'artista dà all'opera com-

Un'altra constatazione che balza subito all'occhio, anche dei profani, è quella che le nostre Case costruttrici hanno saputo conservare, perfezionandola anzi, quella tradizione classica della purezza e dell'armonia delle linee, che caratterizza la tecnica italiana e che si può riscontrare in tutti i rami della nostra industria automobilistica, ferroviaria, elettrica, ecc. Mentre in tante manife-stazioni estetiche dei tempi moderni si sono avute delle degenerazioni e delle deviazioni che sembrano talora inspiegabili, gli in-gegneri meccanici italiani hanno invece saputo conservare in quella che si può chiamare « l'architettura industriale » le più belle tradizioni del classicismo, sempre dando alle macchine progettate un'armonia ed una eleganza di linee e d'insieme che ne fa talora dei piccoli gioielli.

Il motore dell'automobile italiana ha sempre una sua linea, un suo cachet particolare che subito lo distingue da quello di tutte le altre nazioni, anche quando esso è ideato per le macchine di più basso prezzo. Semplice, raccolto, snello ed elegante, spoglio tutt'intorno di quel groviglio di pezzi che in certe macchine estere richiama alla mente una centrale di generazione o un'officina di montaggio, esso sta a testimoniare la genialità e la tradizione artistica della nostra razza.

Per convincersene basta osservare il severo ed elegante châssis della nuova 6 cilindri esposta dalla Fiat oppure quello armonico e snello della 8 cilindri Isotta Fraschini e confrontando questi chassis con altri esteri si ha la prova palmare che quanto abbiamo detto in merito al disegno delle nostre macchine



21/2 HP ...

La migliore MOTOLEGGERA

PESA Kg. 55 SUPERA TUTTE LE SALITE MONTATA CON CAMBIO DI VELOCITÀ E FRIZIONE

La più conveniente come prezzo

Consuma un litro ogni 30 Km.

CHIEDERE LISTINO COI NUOVI PREZZI

Agenzia Generale Italiana "Clyno... Via Vigone, 8 - TORINO - Telefono 49-13

Carburatore Semplice Perfetto **Economico**

Agenzia generale di vendita per l'Italia e Colonie VIA PRINCIPI D'ACAJA, 42 - TELEFONO 44-20 TORINO



Lenti-Punktal ZEISS

si adattano ad ogni grado di vista non normale, giacchè le loro superfici sono state calcolate scientificamente e poi, durante tutti i passi della fabbricazione, controllate anche nei minimi dettagli.

Adattandosi completamente alla mobilità normale dell'occhio umano, le Lenti Punktal Zeiss procurano un campo visivo uniformemente netto, per qualsiasi direzione dello sguardo, dal centro fino alla periferia della lente.

Chi le porta sente immediatamente la gran differenza che passa tra esse e le lenti difettose dianzi usate e non si trova più in condizioni di inferiorità rispetto a coloro che sono dotati di vista normale. E ciò in qualunque esplicazione di attività: in ufficio, per istrada, alla caccia o sui campi sportivi.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I NEGOZI DI OTTICA

CATALOGO ILLUSTRATO "PUNKTAL 162" GRATIS



Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie

GEORG LEHMANN

MILANO (11)

Vla Lovanio, 4

non è dettato da un malinteso spirito di navionalismo, ma da una reale constatazione di fatto.

Del resto anche gli stranieri sono concordi in questo giudizio e la prova evidente è data dal favore che la macchina italiana ha sem-

pre trovato in tutti i mercati esteri.

In materia di motori, l'attuale Salon conferma la tendenza moderna dell'adozione definitiva degli alti regimi di velocità i quali mentre consentono una maggior potenza con minor peso, offrono pure il vantaggio di un più ridotto consumo di combustibile, non disprezzabile in questi momenti in cui il costo

della benzina è molto elevato.

Naturalmente le alte velocità di rotazione offrono i loro inconvenienti, anche per il fatto che la curva di potenza ha nella sua parte superiore un andamento molto accentuato, che rende il motore più nervoso; ma la tecnica moderna ha saputo prevedere e prevenire questi inconvenienti e l'accurata scelta dei materiali ed il razionale calcolo dei rapporti di trasmissione, ha permesso di trar partito di tutti i vantaggi che offrono gli alti regimi riducendo al minimo gli in-

Quando le velocità dei primitivi motori a scoppio si aggiravano sui 1500-1600 giri, parlare di 2600 o 3000 giri avrebbe potuto sem-brare audacia; oggi invece la Chiribiri espone una 4 cilindri di 15-50 HP con un regime superiore ai 4000 giri e non sono poche le

vetture con motori a 3600 giri. In fatto di distribuzione la maggioranza delle macchine esposte nell'attuale Salon si presenta col tipo classico delle valvole in testa. Un nuovo motore italiano senza valvole è quello della Barison di Livorno che espone una vettura con distribuzione brevettata a cono rotante, che presenta un particolare interesse dal punto di vista costruttivo per la sua grande semplicità.

I motori a 4 cilindri sono naturalmente ancora quelli che predominano, specialmente nelle macchine di piccola e media potenza mentre quelli a 6 ed 8 cilindri sono più specialmente riservati alle vetture di lusso.

Per la lubrificazione ed il raffreddamento prevale sempre il tipo a pompa che tante buone prove ha dato e che assicura una maggior regolarità.

In materia d'accensione il magnete ad alta tensione tiene ancora il primo posto essendo in qualche caso integrato da un razionale di-

spositivo d'anticipo automatico.

Nelle frizioni prevalgono i tipi a dischi multipli ed a secco, pur non mancando quelle a disco unico come nella Bianchi, nella O. M. e nella Ceirano e quelle a cono e cuoio, come nella Benz. Nei punti pesteriori si generalizza la tendenza a adottare disposizioni che permettano un facile spostamento del gruppo differenziale ed a ricorrere agli ingranaggi conici elicoidali per assicurare la silenziosità dell'insieme.

In materia di leve di comando già si nota una certa tendenza a collocarle nel centro

dello châssis ed in quanto ai freni non son poche le case che già hanno adottato il freno anche nelle ruote anteriori. Le ruote a disco, che apparvero nei primi tipi del dopo-guerra, sembrano ormai definitivamente abbandonate per lasciare il posto alle ruote a raggi in acciaio stampato, tanto comode e tanto più estetiche.

Molto più accurata e meglio studiata ci è apparsa la questione del molleggiamento delle nostre vetture e ciò è tanto più degno di rilievo in quanto sono note le critiche che sotto questo punto di vista si mossero nel

passato alle vetture italiane.

Per ciò che riguarda infine la vetturetta a buon mercato, tanto invocata in questi ultimi tempi, le nostre maggiori Case non sembrano disposte ad allontanarsi da quei tipi cui hanno dedicato tanta cura e tanto studio, perchè la necessità in cui si trovano di esportare specialmente nei mercati extra europei non consente loro di disperdere le forze in una troppo grande varietà di modelli. La piccola, la minuscola vetturetta di carreggiata ridotta e finita alla buona non è ri-chiesta in questi mercati, che pure assorbono tanta parte della nostra produzione e che hanno esigenze speciali e la sua creazione non conviene quindi, almeno per ora, alle nostre grandi Case.

In questo senso si hanno invece dei tentativi coraggiosi da parte di minori fabbriche che fanno soprattutto assegnamento sul consumo interno ed è da augurarsi che essi

abbiano successo.

Un reale progresso abbiamo poi avuto occasione di constatare nella costruzione delle carrozzerie, sia in quelle di serie che in quelle speciali, e ciò è tanto più degno di encomio in quanto che son note le critiche sollevate in Îtalia ed all'estero dalle nostre prime macchine del dopo-guerra, le quali, pur essendo vendute a prezzi non indifferenti, non potevano sostenere il confronto, in fatto di carrozzeria, neppure con le più modeste vet-

ture prodotte in Nord-America.

Veramente degno di nota e tale da soddisfare le esigenze del tecnico e dello sportman ci è parso un elegante châssis della nuova 519 che la Fiat espone nel suo stand. Il motore, che è un monobloc di 6 cilindri di mm. 85×140 con valvole in testa e distribuzione comandata da catene silenziose, è alimentato da uno speciale carburatore Fiat con economizzatore e provvisto di magnete ad alta tensione con dispositivo d'anticipo automatico. L'alimentazione della benzina si ha per gravità da un piccolo serbatoio intermedio mentre esteriormente vi è il solito serbatoio grande a pressione. La trasmissione è del tipo a cardano con differenziale smontabile ed ingranaggi a dentatura Gleason

Guida a vite senza fine e settore elicoidale a 35° o 38° e leve di comando al centro dello

châssis. Freni sulle quattro ruote.

Sempre molto ammirato fu sempre l'ormai classico 8 cilindri Isotta Fraschini che tanti consensi raccolse fin dal suo primo apparire



BERRY BROTHERS, Inc.

CASA FONDATA NEL 1856

DETROIT, Michigan U.S.A.

LA PIÙ GRANDE E PIÙ COMPLETA FAB-BRICA DI VERNICI E COLORI DEL MONDO

Produzione giornaliera 60 mila chilogrammi.

Vernici pronte nei depositi circa 5 milioni di litri.

Vernici e colori e prodotti speciali per la verniciatura di lusso ed in serie delle carrozzerie d'automobili.

Vernici speciali a fuoco, nere e colorate.

Vernici per elettricità, per materiale ferroviario e per ogni industria.

MAURIZIO CASALOTTO

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA, SVIZZERA, SPAGNA E ORIENTE EUROPEO
GALLERIA NAZIONALE - TORINO - TELEFONO 57-14



sui mercati mondiali e pure degno di nota il 6 cilindri monobloc S. I. A. M. di millimetri 65 × 100 con l'asse a gomiti su cuscinetti a rulli, valvole in testa a 60° e con ca-

mere di scoppio rettificate.

Pure interessante è la 6 cilindri O. M. di 2000 cmc. con motore monobloc di millimetri 65 x 100 a valvole laterali inclinate ed acrensione a batteria e magnete tipo Bosch e raffreddamento a termosifone, come la 6 cilindri Alfa-Romeo che appare possente e raccolta.

Sempre degne delle loro tradizioni ci son sembrate la Ceirano, la Itala, la Spa, la Bianchi e degna d'incoraggiamento la Ditta Colombo di Milano che presenta un tipo di vetturetta a buon mercato, semplice e ben

concepito.

Tra le nazioni estere che hanno concorso al nostro Salon abbiamo notato la Francia che è molto ben rappresentata dalla Delage e che pure ci offre un modello della piccola Citroen di 5 HP, la Germania con le ben note Benz e Mercedes e le piccole Mathis e Wanderer e l'Austria con una interessante 6 cilindri Steyr ed una ben studiata 6 cilindri Austro-Daimler della potenza effettiva di 17 HP (60 al freno) che nella linea del motore molto ricorda quella dei tipi italiani.

Infine il Nord-America ci offre un interessante modello di vettura a vapore con la

Quest'ultima macchina è munita di un motore a vapore a 2 cilindri, a doppio effetto, azionati direttamente sull'asse differenziale, in modo da formare, motore ed asse, un unico complesso fissato al telaio in tre punti. La caldaia, che è del tipo a tubi di fiamma verticali, è situata sotto il cofano e funziona alla pressione di regime di 40 atmosfere. Il focolare è nella parte inferiore della caldaia ed il calore è dato dalla combustione di petrolio iniettato attraverso speciali diffusori, essendo il consumo in ragione di una latta di petrolio ogni 100-120 km. Un radiatore situate sul davanti come nelle comuni macchine a benzina, condensa il vapore di scappamento facendolo poi ritorna-

re, sotto forma di acqua, nel serbatoio mentre i gas combusti, dopo aver attraversato i tubi di riscaldamento sboccano in una cassa a fumo, situata nella parte superiore della caldaia dalla quale vengono poi smaltiti attraverso un condotto che le guida nella parte posteriore della vettura. Due dispositivi automatici sospendono il passaggio del combustibile, e conseguentemente spengono il fornello, quando la pressione in caldaia supera le 40 atmosfere.

I comandi si hanno, per la marcia avanti, per mezzo di un acceleratore posto sotto il volante di direzione e per la marcia indietro

per mezzo di un pedale.

La vettura non ha naturalmente cambio di velocità, il che rende la manovra molto comoda. La reprise è pronta ed efficace e l'andamento silenzioso. Per mettere in pressione la caldaia, quando l'acqua è completamente fredda, occorre una diecina di minuti. La vettura, carrozzata torpedo a 6 posti, del peso di circa 1200 kg. può raggiungere una velocità massima di 100-110 km.

Concludendo questa rapida rassegna possiamo affermare che l'industria automobilistica italiana è riuscita ancora una volta a mettere in evidenza, in modo brillante, la perfezione della sua tecnica costruttiva e la accuratezza con la quale le sue macchine sono

studiate nei più minuti particolari. Per date ai profani ed agli intenditori una più precisa idea del modo in cui da noi si usa costruire, sarebbe stato desiderabile che qualcuna delle nostre maggiori Ditte avesse esposto una conveniente raccolta di pezzi di ricambio, come già si fece in altri Salons. Avremmo avuto tutto da guadagnare anche con questo dettaglio perchè i visitatori avrebbero potuto convincersi della cura meticolosa con cui da noi, contrariamente a quello che si usa fare in altri Paesi, si finiscono i singoli pezzi anche nelle parti che non lavorano.

Ing. F. CERRI.

E uscita la nuova edizione del 1º foglio della

CARTA AUTOMOBILISTICA alla scala di

E la più pratica carta di consultazione per automobilisti: comprende la zona racchiusa fra i meridiani di Marsiglia e Fiume, ed i paralleli di Perugia e Zurigo; contiene 86 piantine di città in tavole separate, con itinerari di traversata interna ed esterna.

PREZZO: Ediz. tescabile, rilegata a stacchi, L. 7 pei Soci, L. 14 pei non Soci; per spedizione raccomandata, Italia L. 3 (estero L. 4). Ediz. di lusso, montata su tela, con custodia uso pelle, L. 14 pei Soci, L. 28 pei non Soci; per spedizione raccomandata, Italia L. 3,50 (estero L. 4,50).



AUTOMO



CORSO PESCHIERA, 251 - TORINO - CORSO PESCHIERA, 251



TORPEDO SPORT - 4 CILINDRI.

SPORT E NORMALI - 4 E 6 CILINDRI



RUOTA FERGAT A RAGGI TANGENTI

Si applica direttamente ai mozzi tipo SANKEY

LA PIÙ PRATIDA - LA PIÙ ECONOMICA

Soc. An. FERRABINO

Agenzia di vendita - TORINO (3) - Via Cornaia, 15





Per le gare automobilistiche di velocità,

Il Sottosegretariato all'interno ha recentemente emanato una circolare colla quale, ri-cordato che l'Art. 15 del Regolamento 2 luglio 1014, n. S11, subordina le gare di velocità automobilistiche a speciale autorizzazione dei Prefetti con osservanza delle condizioni da essi stabilite; nell'intento di promuovere un razionale coordinamento delle iniziative sportive in tale campo, si dispone che i Presetti, prima di dare la propria autorizzazione, interpellino l'Automobile Club d'Italia e condizionino il rilascio dell'autorizzazione alle norme concordate con detto Ente.

i servizi automobilistici della Venezia Tridentina.

La Società Automobilistica Atesina di Trento ci comunica (ed anche questa tempestività di propaganda è degna di esser segnalata) l'orario delle quattordici linee che essa esercirà nella prossima estate nella meravigliosa regione trentina ed alto atesina.

Si tratta di ben 769 chilometri di linee che consentono di combinare con i raccordi ferroviari fra i vari capolinea, degli interessantissimi itinerari per coloro che intendano isolatamente o in comitiva visitare le regioni delle Dolomiti, la Valle dell'Isargo e della Rienza, il gruppo di Brenta, le Valli di Noce, di Sole, Venosta, ecc. L'orario ci dà notizia di alcune migliorie introdotte nel servizio. Così fu istituita una linea Bolzano-Passo di Costalunga-Predazzo-Passo di Rolle-S. Martino di Castrozza-Feltre; furono meglio studiate le coincidenze sulla linea dello Stelvio in modo da consentire a coloro che partono da Milano col diretto del mattino di giungere nella giornata stessa, oltre lo Stelvio, a Trafoi e Sulden. Una comunicazione automobilistica, riserbata al mese di agosto, è stata stabilita fra Madonna di Campiglio e Bolzano, attraverso la Mendola. Sulla grande strada delle Dolomiti fu istituita una corsa in partenza dal Karersee in direzione di Cortina, che consentirà anche a coloro che dalle regioni intermedie desiderano dirigersi verso il cuore delle Dolomiti, di fruire dell'auto. Fu istituita una linea di allacciamento colla Svizzera (da Mals a Monastero) che consentirà a coloro che soggiornano in Engadina di venire a conoscere le bellezze che esistono al di qua della catena retica. Altre linee gestite da imprese diverse sono annunciate dall'Ussicio Forestieri Italiano di Bolzano, fra le quali notevolissima una da Brunico, per Corvara ed Arabba, a Livinallongo, in collegamento con la linea Livinallongo - Agordo - Bribano : essa consentirà di percorrere uno degli itinerari più interessanti e meno noti nel cuore della regione dolomitica.

La circolazione automobilistica in Svizzera.

L'anno prossimo, 1924, anche il più refrat-tario dei Cantoni Svizzeri alla libera circolazione degli autoveicoli, il Canton Grigioni, aprirà le sue principali strade alle automobill. Si spera anzi che fin dal 1923 possano essere aperte almeno nel più forte della stagione estiva alcune importanti strade. Il referendum cantonale del 1922 sulla apertura delle strade del Cantone alle automobili aveva avuto risultato negativo, ma colla nuova legge votata dal Consiglio Federale, si farà a meno del referendum e le strade verranno senz'altro aperte. Per intanto fin da qualche mese addietro si è costituito l'Automobile Club dei Grigioni, i cui Membri tengono per ora l'automobile fuori dei confini del Cantone, chi verso Zurigo, chi in Italia, e chi nel Canton Ticino.



Dall'11 marzo al 10 aprile.

11 Marzo, Losanna. - I.a squadra ungherese di football batte la squadra svizzera 6-1.

Marzo, Firenze. — Angelo Davoli vince il campionato italiano podistico di « cross ».

nato Italiano podistico di e cross.

Il Marzo, Milano. — Il concorso motociclistico di consumo registra due ottime e performances.: Gatti V. su moto di mezzo litro compie con un litro di carburante km. 74,955; Vassena P. su bicicletta a motore con mezzo litro compie km. 45,316.

Il Marzo, Milano. — Il ciclista Viganò vince la Coppa Caldirola.

Caldirola.

II Marzo, New York. — Goullet-Grenda vincono la 29ª
 Sei Giorni ».
 II Marzo, Roma. — Girardengo vince la corsa delle

« tre ore ».

18 MARZO, Parigi. - Drancourt vince il campionato pro-

18 Marzo, Parigi. — Drancourt vince il campionato professionistico di «cross» a piedi
18 Marzo, Milano. — Il «cross» podistico internazionale della Gazzetta dello Sport è vinto da Schnellman
18 Marzo, Rapallo. — Nella prova del campionato motociclistico italiano, il bolognese Amedeo Ruggeri vince la cut. 1000 e stabilisce il miglior tempo della giornata in 5.0.12' alla media di 55,973.
18 Marzo, Gand. — H. Suter vince il Giro delle Piandre, prima prova ciclistica belga dell'annata
18 Marzo, Milano. — La quarta «Spada Ostali» è vinta da Vittorio Spotti.
21 Marzo, Parigi — L'aviatore Casale batte il «re-





CORDÉ ENGLEBERT



per

AUTO

per

MOTO

Agenzia Italiana Pneumatici Englebert

G. GÉRARD

Sede: TORINO - Via Goito, 12.
Piliale: MILANO - Via Petrella, 20

cord » mondi de d'altersa con metri 8200 e kg. 250

di carico
di carico
Marro, Sanremo, — La XVI Milano-S. Remo, classizo prova d'apertura della stagione ciclistica su
strada, è vinta da Costante Girardengo, in ore 20.
14' alla media di km. 27,996.
14' alla media di km. 27,996.
14' Allano. — Ugo Frigerio vince la 26a Coppa
Marro, Milano. — Angelo Rovida quella di corro

MARSO, Milano. — Ugo Frigerio vince la 16a Coppa Marso, Malvezzi, di marcia; Angelo Rovida quella di corso. Malvezzi, di marcia; Angelo Rovida quella di corso. Marso, Roma. — Sulla salita della Merluzza un nuovo arecordo è e stabilito dal motociclista Faraglia, alla media di km. 110,988.

25 Marso, Roma. — Il a boxeur o italiano Frattini è constretto all'abbaudono davanti all'inglese Ted

Moore.

25 Marro, Londra. — Il 750 match di canottaggio Oxford-Cambridge è vinto da Oxford per la 40ª volta.

26 Marro, Lainate. — S. E. Mussolini inaugura ufficial-

26 Marzo, Lainder.

S. B. Mussoliul inaugura umcialmente i lavori delle Autostrade,
mente i lavori delle Autostrade,
Marzo, Parigi. — La serata schermistica italo-francese segna imprevedute sconfitte di Nadi e di SASSOTT

10 Marso, Parigi. - L'aviatore Montannier sale a me-

tri 10.100.

1º Aprile, Roubaix. — La classica prova ciclistica su strada Parigi-Roubaix è vinta di H. Suter.

1º Aprile, Milano. — Il dilettante B. Visconti vince la Milano-Marcolina, in un lotto di 200 concorrenti, alla media di 37,398. 2 APRILE, Roma. — Primo Moretti vince la prima tap-

pa del Giro Motociclistico d'Italia: Milano-Roma.

2 Aprile, Parigi. — Squadra nazionale olandese di
foot-ball batte Francia 8-1.

4 Aprile, Bologna. — Anche la 28 tappa del Giro d'Italia motociclistico, Roma-Bologna è vinta da Pri-

mo Moretti

mo Moretti
6 Aprile, Biella. — Guido Mentasti vince la 3ª tappa del «Giro» motociclistico, da Bologna a Biella.
8 Aprile, Milano. — Sull'autodromo di Monza ha termine il Giro motociclistico d'Italia, compiuto solo da 7 dei 33 motociclisti partiti. È primo assoluto Mentasti su moto Guzzi in ore 49.49°02" alla media di 49.268; primo degli isolati Forgnani su moto Indian in ore 50.15°20" alla media di 48.830; primo della cat. 350 cmc. Cavalleri su moto Jap-Garanzini alla media di 47,699.
8 Aprile, Milano. — La Milano-Cappelletta, con 160 concorrenti, è vinta dal dilettante ciclista Noris Domenico

Domenico

8 APRILE, Parigi. — Egg Van Rempen vincono la « Sei Giorni » percorrendo km. 3626,150 alla media di km. 25,181 8 Aprile, Brescia. — Pavesi vince il «criterium» na-

zionale di marcia.

8 Aprile, Perigia. — La seconda prova del campionato motociclistico — il Circuito di Perugia — registra ancora una vittoria di Ruggeri nella cat. 1000. Egli stabilisce anche il e record » alla media di lema arcora. di km. 37,690.
g Aprile, Montecarlo.

PRILE, Montecarlo. — Ha termine la III Olimpia-de della Grazia, alla quale intervennero anche le

atletesse italiane.

Uno dei fatti sportivi più notevoli del mese scorso è stato indubbiamente costituito dal Giro Motociclistico d'Italia. Esso voleva essere ed è, in realtà, stato il più severo collaudo di maechine che imaginar si possa.

L'itinerario della grande « randonnée » era costituito da 4 tappe di circa 600 km. ciascuna, e precisamente della Milano-Roma (2 aprile) della Roma-Bologna (4 aprile) della Bologna-Padova-Biella (6 aprile) della Biella-Savona-Milano (7 aprile). Il percorso complessivo ascendeva esattamente a 2470 km.

La prova, riservata a macchine da turismo, era retta sulla « formula » del massimo di velocità oraria consentita dai regolamenti stradali (km. 50). In caso di « ex-aequo » la classifica, tra gli uomini che avessero raggiunto questa velocità massima, era stabilita in base al minor tempo impiegato su tratti intermedi cronometrati. Ma la clausola

più severa del regolamento - quella che dava un particolare interesse tecnico al Giro - era costituita dal regime dei « parchi chiusi » fatto rispettare scrupolosissimamente. Appena giunti ai traguardi di tappa i concorrenti dovevan subito consegnare le macchine ai custodi dei «parchi», nè potevan ritirarle che al momento della partenza per la tappa successiva. Per tal modo può dirsi che le macchine superstiti della grandiosa prova non abbiano compiuto quattro tappe successive, ma un'unica terribile marcia di 2500 km.

L'impresa tanto ardua ha, naturalmente, lasciato sulle sue strade gran parte dei concorrenti: dei 33 partiti da Milano la notte del primo aprile solo 7 raggiungevano la meta finale. E nessun concorrente conseguiva in tutte le tappe la media massima di 50: il giovane vincitore — Guido Mentasti — che aveva marciato a 50 e più nelle pri-me tre tappe, nell'ultima non poteva conseguire lo stesso risultato per un curioso incidente. Giunto nell'autodromo di Milano, egli doveva percorrere a piedi, perchè sprov-

visto di benzina, il giro di pista.

I due aspetti più simpatici di quella che non a torto è stata chiamata la massima prova motociclistica su strada dell'anno sono stati: 1º la magnifica affermazione dell'industria nazionale nel campo delle motociclette di 500 cmc. di cilindrata: campo che fu, sino a poco tempo addietro, indisturbato regno delle costruzioni straniere; 2º la « rivelazione » di campioni ignoti, primo fra tutti il genovese Mentasti, assolutamente nuovo alle grandi affermazioni motociclisti-

Un nuovo Sci Club.

Allo scopo di mettere in valore le risorse invernali della Val di Fassa, che vanta splendidi campi per Sci e possibilità di escursioni di incomparabile bellezza, si è costituito lo « Sci Club della Val di Fassa » con sede a Canazei, presieduto da un buon amico del Touring, signor Franco Dezulian.



Notizie varie.

La durata degli aeroplani. — Da una recente statistica compiuta in Francia sulla base delle ore di volo e dei chilometri percorsi da vari tipi di aeroplano in esercizio presso compagnie di navigazione aerea civile è risultato che la durata è in genere superiore a quella che normalmente si crede. Vi sono apparecchi tuttora in regolare servizio che hanno dalle 250 alle 300 ore di

volo con 45.000-50.000 km. percorsi. Sono ancora in servizio presso molte compagnie ac roplani costruiti durante la guerra i quali, compiuto onorevolmente il loro servizio mi litare, sono stati alienati ed adibiti a servizi civili.

Retta aerea Roma-Ancona-Zara.— Il Commissariato d'aeronautica pare abbia intenzione di attivare presto la linea aerea Roma-Ancona-Zara collegando così la capitale con

la perla dell'Adriatico.

Recentemente ebbe luogo una riunione di sindaci dell'Umbria per coordinare le diver se iniziative tendenti all'organizzazione aviatoria della regione umbra per lo sviluppo dell'aviazione civile specie sulla rotta Roma-Ancona.

Il traffico Tolosa-Marocco. — La linea Tolosa-Casablanca lavora intensamente, quoti-

dianamente nei due sensi.

Nello scorso mese di febbraio furono trasportate 174.824 lettere contro 5.700 nel febbraio 1920, 12.000 nel febbraio 1921 e 53.699 nel febbraio 1922.

Il servizio aereo sulla linea Casablanca-Fez-Orano ha trasportato in febbraio 14.000

lettere.

Servizio aereo postale in Australia. — Da un anno funziona il servizio aereo postale Geraldton-Deraj e la Costa Nord occidentale della Westralia con grande successo e senza un incidente. l'ale servizio ha acquistato molta popolarità ovunque lungo la rotta.

Nello scorso novembre è stato inaugurat; lato il rendimento e il successo del primo un secondo servizio aereo postale tra il Quen land occidentale da Charleville a Cloneuri, su un percorso di 575 miglia in un tempo di velo presentto dal contratto di 10 ore.

Quanto prima sarà iniziato il servizio Ira

Adelaide-Sidney-Brisban.

Attività aeronautica tedesca. — È in via di organizzazione, per opera di una compagnia tedesca, un servizio aereo fra Havana e Santiago di Cuba, coll'intenzione di estendere la rotta, sì da includervi il Messico, Haiti, San Domingo e Giamaica.

La Compagnia calcola di fare il percorso fra Havana e Santiago (600 miglia) in circa 6 ore. Detta Compagnia già esegue il servizio aereo fra Barranquilla e Bogotà in Columbia.

Settimana di aviazione a Dresda. — Nel giugno del corrente anno vi sarà una settimana d'aviazione a Dresda. Il programma prevede diverse manifestazioni aviatorie ed un volo intorno alla Germania.

Gli aeroplani partendo da Dresda compi. ranno il percorso Monaco, Costanza, Reno, Brema, Amburgo, Danzica, Koenigsberg, Bre

slavia.





C.I.C.C.A MILANO Yiale Vigentina

Servito postale legitto-Persia. — La direzione generale delle Poste Egiziane comunica che d'ora in poi saranno accettate non so lamente le corrispondenze per via aerea de stinate a Bushire (Golfo Persico) ma anche quelle per Teheran, Ispahan e Meshol.

Risaltat: della Pesta Aerea New York San Prancisco. Il più giande risultato ottenuto dall'Avianone degli Stati Uniti d'America durante l'anno scorso fu il regolare funzionamento del servizio di posta aerea tra New York e S. Francisco.

L vo's compiuti nell'anno 1922 per questo sety dio turono 7.887, dei quali 2.433 con pioggia e neve, senza che si verificasse un solo

incidente.

Il percorso totale effettuato fu di ben km.

2.763.624.

Il as 30 % dei voli venne eseguito secondo l'orario; tale alta percentuale di regolarità costituisce un vero record.

Il numero delle lettere trasportate fu di 48.08.020 per un peso complessivo di chilogrammi 550.000.

Esperienze di volo notturno. — Recentemente furono compiute nel porto di New York esperienze di volo notturno con un grande idrovolante manovrato lungo uu ca-

vo sommerso della lunghezza di 25 km. Esperienze del genere erano già state fatte con successo per dirigere navi attraverso il canale per mezzo di segnalazioni acustiche.

Il cavo è percorso da una corrente elettrica che crea un campo elettro-magnetico, le cui radiazioni vengono raccolte a bordo di un aeromobile da speciali ricevitori acustici. Quando l'aeroplano si sposta dalla rotta lungo il cavo, una alterazione nell'intensità del suono avverte l'ascoltatore, che può quindi manovrare subito per rimettersi sulla rotta.

Caccia artica con idrovolanti. — Alcuni sportmen americani si preparano per fare una caccia artica nella prossima primavera, con un grande idrovolante. L'apparecchio è già stato costruito; esso è un idrovolante allestito in modo da offrire ogni comfort.

Nella fusoliera vi è una cabina provvista di poltrone trasformabili a letto, un'altra cabina colle armi, con un fornello elettrico e col lavabo, una terza cabina con una tavola pieghevole ed un grande spazio per ripostiglio.

Questi moderni sportmen contano arrivare alla Baia di Hudson in tre giorni, mentre occorrerebbero delle settimane per fare lo

stesso viaggio per terra.

Linca acrea fra la Germania e la Russia. — Dalla data d'inaugurazione della linea Koenigsberg-Mosca (maggio 1922) al dicembre 1922 i risultati ottenuti sono i seguenti: Voli





TORPEDI E LIMOUSINES con Pneus cablés MICHELIN Chiedere condizioni e prezzi

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - Via Monginevro, 101

PALERMO - Via Pignatelli d'Aragona, 14

AGENZIE DI VENDITA E FILIALI DIRETTE:

1 ANO — Piazza Castello, 6 . . . — Telefono 41-24 | TORINO — Via Urbai

MILANO — Piazza Castello, 6 . . . — Telefono 41-24
PADOVA — Via Conciapelli, 6 . . . — Telefono 5-15
BOLOGNA — Via M. Grappa, 3 . . . — Telefono 20-80
ROMA — Fla Felletri, 4 (Abgolo tila Bizza, Piazzala Salaria) — Tel. 35-00

TORINO — Via Urbano Rattazzi, 11 (P. Nuova) Tel. 9-57
GENOVA — Via Corsica, 1 a — Telefono 15-89
FIRENZE — Via Faenza, 101 (Prinsa ia laste) Telefono 31-99
NAPOLI — Via Calabritto, 6

BETONIERE ... IMPASTATRICI ARGANI-ELEVATORI MATTONIERE BLOCCHIERE ecc.



FRANGIPIETRE LAMINATOI VAGL.LAVAT. SABBIA MACCH. PIASTRELLE MOLINI PER CEMENTO MINERAL LECO.

MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.

eseguiti: 114; km. di volo effettuati: 82.070. l'asseggeri trasportati 358, posta kg. 64, colli kg. 0551.

La differenza di tempo impiegato per il trasporto in ferrovia e in aeroplano è la seguente:

Passeggero 3 giorni Ore 8 e 30 minuti Lettera 2 piorni 1 giorno

Gli apparecchi impiegati sulla linea Koenigsberg-Mosca sono aeroplani Fokker con cabina di lusso, dotati di motore Rolls-Royce

Traffico aereo Tiflis-Baku-Batum-Erivan. — A Tiflis si è costituita una Società per l'istituzione del traffico aereo in Transcaucasia. Una linea aerea unirà Tiflis-Baku-Batum-Erivan con Angora e Tebris. Il capitale sociale è di 300.000 rubli oro.

Ambulanze aeree. — È stato completato per il Royal Air Force un certo numero di ambulanze aeree, ognuna delle quali è capace del trasporto di 4 barelle, due infermieri e, se necessario, un dottore. Inoltre si stanno ora costruendo dei tipi più grandi. Ogni apparecchio porta in più degli ordinari distintivi militari, una grande croce rossa su ciascuna parte della fusoliera; ampie porte sono aperte nei fianchi della cabina per permettere il facile movimento delle barelle. In-

ternamente la cabina consente il maggior possibile comfort: vi sono serbatoi di acqua filtri, cilindri di ossigeno compresso e parcechio per somministrarlo. Tali ambulanze aeree sono destinate a regioni della sopotamia, dove altrimenti è raramente sibile per un ferito ottenere un pronto soccorso medico.

corso medico.
Si ha in mente di disegnare e costruire una sala operatoria volante attrezzata nello stes modo di quella di un ospedale per potere eseguire delle operazioni in volo.

Aviazione commerciale inglese. Il prima assegnare rotte diverse alle diverse compagnie aeree sussidiate dallo Stato inglese ha stema stesso. Praticamente tutti gli apparecchi impiegati hanno trasportato una me dia di passeggeri pari al 75 %.

Sulla nuova linea interna di Manchester le domande di posti hanno sorpassata la di sponibilità. Gli uomini di affari inglesi si cominciano ora a persuadere dell'importanza del viaggiare per aria. Il servizio aereo Handley Page, fra il 17 di luglio ed il 9 novembre, ha avuto il 37 % di viaggiatori, tutti inglesi, ed ha trasportato in questo stesso periodo 83 tonnellate di carico. Lo stesso servizio ha dovuto rifiutare 2700 tonnellate di carico, poichè gli apparecchi disponibili, au

LLOYD SABAUDO

Grandi Espressi a combustione liquida

CONTE ROSSO - CONTE VERDE

dall'ITALIA a NEW YORK in 9 giorni dall'ITALIA al BRASILE in 11 giorni dall'ITALIA al PLATA in giorni 13 1/0

Ħ

Linee regolari celeri e di lusso per le

AMERICHE

Servizi regolari di passeggeri e merci per

AUSTRALIA

Ħ

Ħ

Direzione: GENOVA - Via Sottoripa, 5

Agenzie în tutte le principali città



Questa celebre marca contrassegna i prodotti veri

"GRAMMOFONO

noti in tutto il mondo per la loro perfezione; esigetela su ogni strumento e disco.

Società Nazionale del "Grammofono"

Milano - Galleria Vitt. Em., 39 Roma - Via Tintone, 89 Torino - Via Pietro Micca, 1

- Gratis ricchi cataloghi e listini mensili -

torizzati, secondo il regolamento dei sussidi, a volare sulla linea, sono occupati per il traffico dei passeggeri.

Irajfico postale aereo Francia-Marocco. — Il Sottosegretariato per l'Aeronautica in Francia ha pubblicato una interessante statistica sul traffico aereo Francia-Marocco:

POSTA TRASPORTATA

1919 1920 1921 1922 19 124 182.001 327.805 1.407.352

Inoltre sulla linea Casablanca-Orano che ra funziona regolarmente furono trasportate nel solo mese di dicembre 12.472 lettere.



Notizie varie.

La navigazione interna in America. — Mentre tra noi si prende occasione dalle necessità dell'erario, alle quali tutti devono patriotticamente fare omaggio delle loro convinzioni, per coinvolgere tutto il problema tecnico della navigazione interna, al quale si vorrebbe negare l'importanza che solo un de-

cennio addietro gli si era attribuito, in America il presidente Harding ha firmato una legge per stanziare circa 57 milioni di dollari per la sistemazione dei porti e dei fiumi.

Il senatore Kelly ha presentato al senato una legge che propone lo stanziamento di 45 milioni di dollari per la costruzione di un canale che unisca il Mississipi e l'Ohio all'Oceano Atlantico attraverso il lago d'Erie.

E il Congresso ha approvato una legge sul riordinamento del corso del Mississipi stanziando per sei anni dieci milioni di dollari all'anno.

Bisogna dunque credere che non siano utopia i vantaggi che può offrire la navigazione interna, se tanto sviluppo essa ottiene in quello che è il paese delle ferrovie per eccellenza.

Confessiamo francamente che per ora quelli che ci mancano sono i milioni di dollari. Quanto all'inutilità delle linee di navigazione interna vi sarà tempo a parlarne, quando potremo discutere serenamente e senza preoccupazione di denaro.

Bruxelles porto di mare. — Si è da poco inaugurato il porto di mare di Bruxelles, ossia il complesso di lavori che collegano per via d'acqua la capitale belga alla Schelda e al mare. Navi da guerra e navi da carico delle varie nazioni hanno potuto accostare le banchine presso la torre dell'Hôtel de Ville.

I Motoscafi Savoia



sono:

i più eleganti
i più economici
i più rapidi
i più robusti
i più comodi

Chiedete listino M e fotografie alia

S.I.A.I. di Sesto Calende (la Fabbrica degl' larovolanti Savoia sul Lago Maggiore).

fi questo il compimento di lavori iniziati sino dal 1891 e perseguati costantemente da un Consorzio costituito dallo Stato, dalla provincia del Brabante, dalla città di Bruxelles e dai comuni interessati

Il canale che congiunge Bruxelles al Rupel e alla Schelda ha una lunghezza di 39 km., una larghezza nominale di 60 m., e una pro fondità di 6.50 m. Esso permette l'arrivo sino alla capitale belga di navi lunghe fino a 105 m., larghe 14 e con un pescaggio di m. 5.80, ossia di navi di 3000 tonnellate.

Il porto è completamente attrezzato con gru, depositi, ferrovie e quant'altro occorre. Ora tuttavia si sono già votati crediti per la formazione di un vasto avamporto che disporrà di 2000 m. di banchine e di importanti istallazioni. Infine il governo belga ha deciso l'alfargamento del canale di Charleroi che unisce Bruxelles ai bacini industriali del nord della Francia.

Come si vede anche nel Belgio non si dubita dell'utilità della navigazione interna. Solo si dispone di mezzi per fare quello che da noi purtroppo in questo momento non è possibile fare. E tutto il problema sta qui.

Il traffico di Amburgo. - Si segnala una notevole attività della marina mercantile germanica, la quale riprende rapidamente il posto perduto in seguito alla guerra.

In tutti i porti del Brasile e del Plata e

lungo le coste cilene e peruviane la ban. diera tedesca è riapparsa ovunque.

Soprattutto è notevole il movimento delle merci, ma anche i viaggiatori vanno aumen. merci, ma anche i che agenti e dipendenti delle varie agenzie sono esclusivamente tedeschi.

segicio di questa rinascita? La bassez. lei noi: che fanno una seria concorrenza a quelli delle altre nazioni perchè... gli equi. paggi tedeseii sono assai più modici nelle pretese che non gli altri.



Un'importante miglioria stradale.

Fra Chiavari e Sestri Levante (prov. di Genova) la strada provinciale passava per qualche centinaio di metri al piede di una muraglia rocciosa, a poca altezza sul mare coposta a frequenti interruzioni perchè de



Tipo 25 A - 350 cm³ - monocilindrica - 2 velocità

25 B - 350 " 2.0 3 23 D - 500 " 22 F - 550 " 3 11 11 22 G - 550 "

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA

SECONDO PRATI - MILANO

VIA C. ALBERTO S2 - TELEFONI 2-53, 92-40



Scouto 5 % sul prezzo di listino ai Soci ed agli Alberghi affiliati ai L.C.L. Ordinazioni :

S. A. GAMBINA - Casella Postale, 256 - TORINO

molita dalle mareggiate. Ora è stata costruita una deviazione in galleria per circa 300 metri, posta a qualche diecina di metri sul mare e raccordata al resto della strada con rampe del 5 %. La nuova strada, opera veramente grandiosa e di grande utilità, è stata aperta al traffico il 4 aprile

Ferrovie secondarie - Tramvie - Linee automobilistiche.

L'Ufficio speciale delle Ferrovie presso il Ministero dei LL. PP. ha pubblicato recen-temente una Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920, assai interessante per il quadro completo che esso prospetta dell'attuale situazione di tali servizi che completano la rete delle ferrovie principali dello Stato.

Le linee ferroviarie concesse in esercizio all'industria privata sommavano al 31 dicembre 1920 a N. 110, con una lunghezza complessiva d'esercizio di km. 4:143:345 dei quali 3.628.774 sono di 95 linee a trazione a trazione elettrico. trica. Solo 59 linee (km. 1.931.110) sono a scartamento ordinario: le altre a scartamenti ridotti che variano da un massimo di m. 1.100

A tali linee si aggiungono 27 funicolari, in parte a vapore, in parte elettriche e in

Le linee tramviarie extra-urbane erano 212 per una lunghezza complessiva di chilometri 4.360.764, di cui 3.057.383 con trazione a vapore e 1.303.381 con trazione elettrica: di tali linee 153 (per km. 3.430.935) sono a scartamento ordinario; le altre a scartamenti vari, da un massimo di m. 1.100 ad un minimo di 0.750.

La regione d'Italia che ha maggior sviluppo di tramvie extra-urbane è la Lombardia con km. 1.359.985 e fra le Provincie è quella

di Milano con km. 417.406.

Le tramvie urbane ammontano a 44 esistenti in altrettante città, con uno sviluppo

complessivo di km. 997-337.

La città con una rete maggiormente estesa è Napoli con km, 132.257, segue Torino con 103.331, Milano con 95.604 e Roma con 78.504. La città che ha la rete più minuscola è Pavia con km. 1.075.

I dati relativi alle linee automobilistiche saranno ampiamente illustrati nel nostro Annuario dell'Automobilismo, di imminente pubblicazione. Al 31 dicembre 1920 esse erano 507 per uno sviluppo di 19.467 km.; ma da allora ad oggi il passo è stato notevolissimo e la predetta pubblicazione illustrerà la portata dell'aumento.

Giova notare che in tutti i dati surriferiti non sono comprese le ferrovie e le tramvie

delle nuove Provincie.





Un viaggio di studenti americani in Italia per iniziativa della Italy American Society.

Avrà luogo nella estate prossima un viaggio di una numerosa comitiva di studenti americani verso il nostro Paese. Esso si inizierà il giorno 30 giugno colla partenza da New-York. Durante il tragitto per mare saranno tenute a bordo delle conferenze su l'Italia, la sua storia e un breve corso di lingua.

Il giorno 14 di luglio, dopo aver attraversate la Francia e parte della Svizzera, gli studenti giungeranno in Italia per il Sempione, e toccheranno successivamente: Stresa, Torino, Genova, Roma, Napoli, Pompei, Amalfi, Capri, Perugia, Assisi, Firenze, Pisa, Bologna, Ravenna, Venezia, via Dolomiti, Cortina, Innichen, Trento, Milano, Lago di Como e ritorneranno in Francia attraveno

la Svizzem
Il programma, davvero interessante, sarà, ne siamo certi, reso ancor più attraente dalle accoglienze che gli studenti nostri e le Associazioni locali tributeranno alla gioventù americana, che dimostra di prediligere il np. stro l'acso



Nel mondo alberghiero.

Dalla relazione della Compagnia Italiana dei Grandi Alberghi, rileviamo alcune interessanti cifre statistiche intorno al movimento dei viaggiatori nel gruppo di esercizi gestiti da quella Anonima.

I clienti che nel 1922 scesero in tali alberghi sommano a circa 52.000, dei quali 15.238 americani del Nord, 14.157 italiani, 8.812 inglesi, 4.815 francesi, 1.678 olandesi e scandinavi, 1.268 spagnuoli, 652 americani del Sud. I rimanenti ripartiti fra le varie nazionalità che dànno ormai un insignificante contributo al movimento dei forestieri



POSATE ALPACCA SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI STOVIGLIE ALLUMINIO



"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie

G. B. IZAR - MILANO

CORSO GARIBALDI, 104

Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, eco.

Entractorological caracteristic in the interest of the interes

in Italia. La facile conseguenza di tale vasto movimento fu un notevole aumento di capitale dell'Anonima che ebbe nel corso del l'esercine di quest'anno un utile netto di le 2000 580,53



in difesa della cartolina illustrata.

Mentre ci occupiamo di dare opera perchè fotografi ed editori procurino di migliorare le cartoline illustrate, che sono tanta parte del materiale di propaganda turistica, non possiamo non approvare un'agitazione iniziata dall'Associazione Nazionale fra gli editorigrossisti e fabbricanti di cartoline illustrate, per rendere meno gravi le tariffe postali per la spedizione delle cartoline.

Con le attuali tariffe le cartoline illustrate se spedite fuori distretto debbono essere affrancate con 30 centesimi se recano scritte più di 5 parole, con 10 se con la sola firma

e data.

La tariffa pone in condizione di notevole inferiorità la cartolina illustrata rispetto a quella postale, e al tempo stesso arreca un notevole lavoro agli uffici postali che devono stabilire a quale delle tre categorie appartenga la cartolina stessa.

Si propone invece di adottare la tassa unica, prevista dalle tariffe postali francesi. In Francia infatti le cartoline illustrate, la metà del cui retro è riserbata alla corrispondenza e l'altra metà all'indirizzo e il fronte è occupato unicamente dall'illustrazione (esclusa qualsiasi annotazione manoscritta) sono soggette all'affrancatura di 10 centesimi. L'Associazione predetta propone che le ta-

L'Associazione predetta propone che le tariffe italiane siano modificate in tal senso con l'adozione di tariffa unica che potrebbe

essere di 15 centesimi.

Le miniere d'Italia.

Fra le pubblicazioni italiane che meritano largo consenso di lettori è indubbiamente la Rivista mensile La Miniera Italiana, che pubblicasi in Roma (Corso Italia, 35-B) sotto la direzione dell'on. prof. Mario Cermenati. La larga informazione intorno alle questioni minerarie in Italia ed all'estero e i numerosi articoli originali che essa pubblica, fanno della Rivista un organo ormai apprezzato da tutti coloro che, per ragioni di scienza o di interesse pratico e immediato, si appassionano ai complessi problemi tecnici, statistici, legali, sociali che riguardano il patrimonio minerario nostro.

L'ultimo fascicolo che abbiamo sott'occhio





Pipa di lusso super igienica in radica

Premiata con medaglia d'oro, d'argento e diploma d'onore alle Esposizioni di Torino e Savona 1922.

Denicotizza il fumo, non bagna il tabacco, pratica ed elegante. — Ultima novità per regalo. — In vendita nei migliori negozi.

Chiedere listino illustrato alla Ditta

LUSUARDI & C. - TORINO, Corso San Maurizio, 73



marzo 1923) pubblica un interessante studio di Mario Ferraguti sui petrolf in Italia L'au tore ritiene che la ragione principale dell'in successo nelle ricerche del prezioso carburati te tent de in questi ultimi anni sul suolo ita dano sia da ricercarsi nella poca profondità delle trivellazioni. La profondità media in Italia è di m. 217, mentre in Russia è di me tri 432, in America 540 (dove pure le falde petrolifere sono assai superficiali), in Romania 613, in Galizia 1150. Una ditta tedesca, in assaggi che tece pei una mimera italiana, estrasse alle profondità sotto elencate le conrispettive quantità di petrolio

m. 160 kg. 200 giornalieri B 170 550 180 - 15.000

Il rendimento di 50.000 litri al giorno è stato ottenuto e superato in Italia da uno dei

pochissimi pozzi spinto a 300 metri. L'autore incuora perciò Stato e imprese private a continuare nelle ricerche, migliorandone i mezzi tecnici, spingendosi a maggiori profondità. Ricorda, a titolo di consolazione per coloro che troppo temono l'in-successo, che dei 75.000 pozzi scavati nella Pensilvania ben 26.000 non diedero mai produzione di petrolio.

L'autore chiude il suo interessante studio annunciando che, a cura di un professore universitario, sarà prossimamente pubblicata una Carta petrolifera d'Italia: l'attendiamo

con vivo interesse, poichè la parola della scienza in materia così complessa e sulla quale è tante facile dar vita ad illusioni dan. nosissime) ha un significato definitivo.

Le strade rivestite di caoutchouc.

Il municipio di Colombo (Ceylan) impieda qualche tempo il caoutchouc per il rivestimento delle strade. Questo, liquefatto, viene steso con delle scope, poi coperto da fine rena, quindi si procede ad una cilindra. tura. In quel paese, produttore di caoutchouc, il costo del rivestimento è del 50-75 % superiore a quello del catrame, ma con una durata 2-3 volte maggiore. Da noi, è eviden. te, tale sistema di pavimentazione non offre possibilità economica di sfruttamento.

Amnistie che non amnistiano.

Un nostro Socio ci segnala che mentre in virtù della amnistia concessa per le fauste nozze di S. A. R. la Principessa Jolanda, i ciclisti contravventori ai regolamenti di circolazione furono beneficiati dell'indulto, i verbali di contravvenzione vennero da qualche comune ugualmente inoltrati dinanzi al magistrato; questi, pure accordando l'amnistia, emette regolare sentenza e la fa trasmettere al contravventore. Spese di senten. za: L. 25,50, ossia qualche cosa di più della multa intimata per l'infrazione!



digestivo - antisettico delle vie digerenti, intestinali e biliari

Cura ed estirpa le cause delle

cattive digestioni mali di stomaco



Per comfort e velocità la Triumph è imbattibile, giacchè i Modelli 1923 costituiscono quanto di meglio possa offrire l'industria al Motociclista.

> Qualità del dopo guerra Prezzi dell'ante guerra

Il nostro ultimo catalogo può essere ottenuto da uno qualsiasi dei nostri Agenti in Italia o direttamente da noi.

Co., CYCLE







Le ricerche e gli studi vanno addensandosi attorno alla figura di Matteo di Giovannello detto Gattapone, il forte architetto eugubino, che appare sempre più come uno dei
maggiori artisti del trecento. Abbiamo già
indicato su queste pagine un gruppo di opere che gli vengono ora attribuite su fondamento documentario o per confronto stilistico. Ora Antonio Muñoz nel Bollettino d'Arte del Ministero della P. I., gennaio 1023,
gli assegna il bello e severo Chiostro di S.
Giustina in Perugia, a pianta quadrata, con
5 arcate a pieno centro per ogni lato, su pilastri ottagonali; al disopra, per ogni lato,
6 arcate con trifore ogivali. L'opera non appartiene, come finora si è creduto, al XIII
secolo, ma alla seconda metà del XIV e probabilmente al 1376.

Pietro Toesca nel Bollettino d'Arte del Ministero della P. I., gennaio 1923, indica due nuove opere di Barnaba da Modena, cioè un polittico (Madonna col Bambino, Crocifissione, 4 Santi a figure intere e 4 a mezza figura), nella parrocchiale di Lavagnola presso Savona ed una bella Madonna col Bambino, caratteri-

stica per il denso chiaroscuro del pittore, nella chiesa di S. Matteo a Tortona.

Con sottile disamina Enrico Brunelli, in Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.. febbraio 1923, conclude che il quadro rappresentante L'elezione di S. Lorenzo Giustiniani al Patriarcato di Venezia nella sala dei Pregadi nel Palazzo ducale di Venezia è opera di Tiburzio Passerotti da Bologna e, con molta probabilità, del periodo 1587-89.

Nel Bollettino d'Arte del Ministero della P. I., febbraio 1923, Carlo Aru illustra un arazzo trovato in pezzi dall'A. entro una cassa dimenticata del Palazzo Comunale di Cagliari. Rappresenta una scena di trionfo e intorno alla sua provenienza si può supporre che facesse parte del carico di una nave fiamminga diretta in Oriente, che nel 1633 naufragò nel golfo di Cagliari. Si sa di certo che dalla Reale Udienza passò alla Corte d'Appello e che verso il 1880 fu fatto in pezzi per servire da tappeto sotto gli scrittoi degli uffici. È probabilmente su cartone di Carel Van Mander iuniore e venne tessuto a Bruxelles dopo il 1610 da Francesco Spierinck, uno dei più insigni arazzieri fiamminghi, che si dice nato ad Anversa nel 1545 e morì a Delft il 21 febbraio 1630.

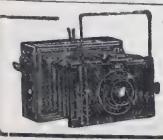
Piperno si affaccia agli albori della storia attraverso la leggenda poetica dell'intrepida amazzone Camilla, vi entra decisamente quando, dopo una breve guerra nel 330-329



a. C. Gaio Plautio Deciano Hypseo conquista la forte città volsca, ne abbatte le mure, ne deporta a Roma i senatori e nel territorio conquistato manda una colonia di cittadini romani che formano la tribù Aufentina. Il romano Privernum viene trasformato in Prefettura, ricave un'altra colonia da Silla, il quale forse la circonda di mura, ma, dopo il decadere di Roma, viene sparendo, s'igno ra precisamente quando. È insoluta questio ne quella del sito della città volsca: a giudicare dai luoghi, parrebbe che l'antichissimo centro dovesse sorgere sul M. Macchione, alto 271 m., con una spianata di quasi i km. e dov'è una strada volsca. Ben noto è invece il luogo occupato dalla città romana, cioè attorno alla piazza della Regina in Pi-perno vecchio: ivi si possono riconoscere il decumano e l'ingresso della città segnato da due pilastri, ivi qualche resto di muro antico, ivi furono scavati nel 1795 una statua di Tiberio, ora al Vaticano, una testa colossale di Claudio e iscrizioni, ivi un tratto di strada antica e i ruderi di un tempio, forse il Capitolium, su cui poi è sorta una chiesa, attorno alla quale venne formandosi Piperno medioevale, sparito, come si è detto, in epoca non bene nota (forse poco dopo il

mille), come ignota è la causa dello sposta.
mento della città medioevale nell'attuale Piperno. — Da articolo di Guido Calza in Il
Circeo, 6 gennaio 1923.

Notevoli restauri artistici sono stati or ora compiuti o sono in corso nella Liguria. Genova, in un'area libera presso la porta s Andrea e la casa di Colombo è stato ricom. posto il chiostro di S. Andrea, del XIII secolo, a pianta rettangolare, a colonne binate nei lati e a gruppi di 6 colonne negli angoli con archi ogivali, ma i cui materiali mostra no di avere appartenuto ad un chiostro anteriore, del mille circa. Pure a Genova, nel Palazzo della Presettura, fatto costruire nel 1542 da Antonio Doria, si sono restaurati buoni affreschi cinquecenteschi dell'atrio, opera di Marc'Antonio Calvi, aiutato, sembra, dai fratelli Felice e Aurelio (cfr. Liguria, Toscana Settentrionale, Emilia del T. C. I., Vol. I, pag. 137), rappresentando nel. la volta un corteggio del capitano Antonio Doria e, nei peducci, delle divinità, mentre gli affreschi delle lunette e delle pareti de terioratisi vennero, al principio del XIX se colo, sostituiti da pitture di Filippo Alessi e Michele Canzio, queste pure restaurate. A Levanto la elegante facciata della parocchia-



APPARECCHI FOTOGRAFICI

Contessa-Nettel

con obblettivi ZEISS

VENDITA PRESSO TUTTI GLI OTTICI E NEGOZIANTI DI MATERIALE FOTOGRAFICO

RAPPRESENTANTE E CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA ERMEN MAZZA ~ MILANO (36) - Via Villoresi, 15 B

LISTINO ILLUSTRATO FRANCO A RICHIESTA





ME. - TUTTI I NOSTRI FUCILI VENSONO SOTTOPOSTI ALLA PROVA FORZATA DEL BANCO GOVERNATIVO E BONO MUNITI DEI RELATIVI PUNZONI E CERTIFICATI. PREMIATA FABBRICA MECCANICA D'ARMI

DITTA CAVAGNA GIOVANNI

GARDONE VAL TROMPIA (Prov. di Brescia) Premio Speciale Esposizione di Milano, 1861

Fabbricazione completa di fucili da caccia comuni e di lusso - Rivoltelle e pistole automatiche Spingarde da lago e da fiume Riparto speciale per riparazioni di qualsiasi fucile

LISTINO GRATIS A RICHIESTA

le di S. Andrea è stata ritornata alle forme dugentesche e l'interno è stato liberato dalle modificazioni del Seicento e del Settecento. A Finalpia si sono iniziati i restauri della chiesa di S. Maria, costruita romanica nel XIII secolo, residuandone solo il campanile. rifatta nel periodo ogivale, come testimoniano resti di colonne e di archi, poi nel 1724 su disegno dell'architetto savonese Gerolamo Veneziano detto il Fontanetta. L'oggetto più interessante della chiesa è una Madonna su tavola, attribuita dal Venturi a Nicolò da Voltri, un maestro che deriva da Barnaba di Modena e da Taddeo di Bartolo. Vi sono poi due bassorilievi, uno del '400, l'altro più antico, tre maioliche robbiane, due grandi mobili intarsiati nella sagrestia attribuiti a Michele Pantaleoni e, nella sala capitolare del vicino convento, stalli del '500. Di esso convento si sa che venne fondato nel 1476 ed è una bella e interessante costruzione Riuascimento, specialmente per i due suoi chiostri, ai quali è rivolta in modo particolare l'opera di restauro.

In una testa di ciclope-fauno, esistente nel Museo Nazionale di Firenze e finora classificata come un Polifemo, di scultore ignoto del XVI secolo, Adolfo Venturi (L'Arte settembre-dicembre 1922) identifica la prima scultura di Michelangelo, cioè la imitazione di una testa antica fatta dal prodigioso fanciullo, supplendo con la propria fantasia alle parti mutili, nel giardino mediceo di S Marco, secondo il ben noto racconto di Ascanio Condivi, ripetuto dal Vasari. L'interessante scoperta è confermata da una pittura di Ottaviano Vannini in Palazzo Pitti, raffigurante Lorenzo de' Medici tra artisti e poeti, dove, fra i primi si vede Michelangelo giovanetto che presenta a Lorenzo proprio la detta testa di fauno; dunque a mezzo del '600 durava ancora la tradizione della prima opera del Buonarroti.

Lo stesso Venturi, nel medesimo fascicolo de L'Arte, indica un'altr'opera di Michelangelo in una pila d'acquasanta che si trova nella sagrestia vecchia di S. Lorenzo a Firenze. Essa, esempio unico di opera michelangiolesca con effetti ottenuti da marmi di vario colore, consta di un cubo di marmo variegato che sostiene un piedistallo di marmo scuro a forma di campanula rovescia, su cui la pila, un vaso grave, massiccio di mar-mo bianco con doppio ordine di baccellature profondamente incise ed un nitido semplice manico.

Il Collegio di Spagna, l'unico esempio tuttora vivo delle università medioevali di studenti, e, nella costruzione, il più singolare e austero edificio civile di Bologna, richiama da qualche tempo l'attenzione degli studiospecialmente grazie ai restauri promossi dall'attuale rettore, Manuel Carrasco e che,



Olio sublime puro d'Oliva

a Lit. 9.50 al Kg. netto

Merce frança stazione destino. Damigiana da Kg. 20 - 30 - 50 gratis. Pagamento contro assegno senza spese.

Senza impegno

Ai Soci del T.C.I. viene praticato lo sconto del 2 %. - Campioni a richiesta.

Cercansi seri Agenti buoni produttori





PHELON & MOORE LIS. di LONDRA

 \mathbb{C}^{2} $4^{2}/_{2}$ - 4 velocità - autrificazione meseanica - Solia cantilover IDEALE PER SOLO E SIDECAR

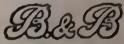




BUTTERFIELDS LAG. di BIRMINGHAM

MODELLO DELLE DUE TEMPI Tinelirine del tourist tropay 1923 e dei Gran Prenio Strasburge 1922 (est. 150 s.p.)

CARBURATORI



della BROWN-BARLOW Ltd di BIRMINGHAM "Il carburatore perfettamente semplice....semplicemente perfetto,

ALBERTO TRIVELLATO

Agente Generale per l'Italia ROMA - Via San Martino al Macao, 25 iniziati qualche anno fa da Alfonso Rubbiani, stanno volgendo al compimento. Ne parla ora Giorgio del Vecchio nell'Annuario della Cultura Italiana per il 1023, Roma, diffondendosi in particolare sulla costituzione del Collegio, dedicato a S. Clemente e che doveva ospitare 24 studenti spagnuoli nobili, pet i corsi di teologia e di leggi. I prescelti non dovevano essere religiosi, nè canonici regolari, nè coniugati, nè afletti da lebbra o da morbo gallico, nè esercitanti arti vili, nè di nascita illegittima, non mai stati accusati davanti al S. Uffizio e provvisti del diploma di baccelliere. Col tempo, alla nobiltà dei natali, che era in passato principalissimo requisito per l'ammissione, venne sostituendosi la considerazione del merito personale dei candidati. Nel 1812, essendosi il rettore e i collegiali rifiutati di riconoscere il dominio napoleonico, il Collegio fu soppresso, ma riaperto nel 1815 e riebbe i beni, sequestrati, nel 1818 in seguito a un trattato fra Pio VII e il re di Spagna Ferdinando VII. Attualmente il Collegio dipende dal Ministero degli Affari Esteri di Madrid ed ha una propria Giunta di patronato.

Situato presso la linea Roma-Sulmona, Vicovaro è noto agli italiani per il singolare Tempietto di S. Jacopo, a pianta ottagonale, particolarmente notevole per la ricca decorazione del portale, che presenta uno spiccato contrasto fra la parte superiore e l'inferiore Esso portale è fiancheggiato da due pilastri corrispondenti agli spigoli di un lato dell'ottagono e divisi in 4 ordini di nicchie con santi. La parte inferiore del portale, cioè i larghi piedritti a strombatura, ha 2 ordini di ghi piedritti di divise da tozze colonne tortili e contenenti figure massicce. sproporzionate e uniformi di santi. Questa parte dell'opera è lavoro di Domenico di Capodistria, che non potè compiere tutto il portale essendo morto nel 1456. Chi fu che lo riprese e condusse a termine nel 1464? L'artista, finora ignoto, girò un elegante arco al disopra dei piedritti, che porta 4 Angeli e la colomba, include una bella lunetta con bassorilievo di Maria col Bambino, i san. ti Pietro e Jacopo e due membri della famiglia Orsini committente, ed è chiuso tra due pilastrini ed una trabeazione di fine decorazione sorreggente il timpano con due sorri denti angioletti che sostengono lo stemma mentre nei pennacchi sono due tondi con Gabriele e l'Annunciata. Tutto questo insieme, di salde e pure forme Rinascimento, contrasta con lo stile e la rozzezza della decorazione sottoposta. Beatrice Serra, che studia il tempietto in un articolo de L'Arte, settembre-dicembre 1922, risolve il problema in modo del tutto convincente, indicando in Giovanni di Traù detto il Dalmata l'artista che compl con tanto gusto il bel tempio.



Motorino tedesco ausiliario per bicicletta comune

MOTORETTE

- 2 TEMPI Diamentro 50 — Corsa 50 —

Forza effettiva HP 1¹/₂ - Massima semplicità - Esente da tassa ed esame di guida. L. 1850 franco G.V. stazione cliente - Spedizione immediata.

D. F ALFREDO FUBINI - Corso Re Umberto, 15 - TORINO
Disponibili altri tipi tedeschi: PAQUE, 4 tempi, 54 × 60 - HELLA. 2 tempi, 50 × 60 - ecc.

GAZ IN OGNI LUOGO

con apparecchi utilizzanti **benzina comune** utili ai privati, professionisti e industriali di ogni categoria

BREVETTI TALMONE - TORINO (4) - Corso Francia, 25



Contro l'alcoolismo

SPUMANTE SUBALPINO

Petit Champagne

Bibita senz'alcool, effervescente, digestiva che sostituisce perfettamente il vino, la birra, le acque minerali, ecc. Preparandola in casa propria non costa più di

centesimi 40 la bottiglia.

Oltre che nelle famiglie è adottato in moiti istituti, Collegi, Convitti, Ospedali, ecc.

MARCA DEPOSITATA



Premiato colle mass'me onorificenze Espos. Genova, Milano, Venezia (fuori concorso Mostra Igienica di Palermo).

Scatola con istruzione (25 litri) L. 1.50 In semplici sacchetti di carta . ,, 1.25 Spese postali in più

Ditta M. PENNA
TORINO (14) - Via Palazzo Città, 6 bis



KUNITO BIRTOCCINI, Guida del Museo di Tripois, Tipo-litografia della Soc. d'Arti e Me-

stieri, Tripoli

All'inizio dell'occupazione italiana in Libia non si trovava d'antico in Tripoli, oltre l'arco di M. Aurelio, altro che poche statue romane sparse. In meno di un decennio gli scavi per lavori stradali e per nuovi edifici a Tripoli (i lavori del porto hanno messo in luce un'importante necropoli punico-roma-na), l'esplorazione dell'interno e quella di Leptis Magna (che avrà però un proprio museo ad Homs) hanno dato così copiosi risultati che già nel 1919 si costituiva in Tripoli un Museo, ordinandolo nel vecchio corpo di guardia del Castello. È un primo nucleo cospicuo, che si accrescerà coi nuovi ri-trovamenti a Tripoli, a Sabrata, a Pisita, i maggiori centri della regione tripolina. Intanto del nato e già notevole e interessante Museo ecco la Guida, compilata con molta diligenza e che unisce la semplicità della

esposizione e del commento al rigore scientifico. Tra le statue, non molte ma interessanti tutte, eccellono una figura colossale di Roma, un'Artemide efesina di tipo areaiz-zante, uno stupendo torso di Apollo, copia di originale prassitelico, una testa virile di forte realismo. Seguono iscrizioni in lingua latina, greca e punica, una ricca raccolta di magnifici musaici pavimentali, frammenti di affreschi, avanzi diversi che provano una diffusione del Cristianesimo maggiore di quella che si pensava, due pietre tombali (XII e XIII sec.) di una comunità ebraica, poi oggetti arabi (iscrizioni, una porta lignea intagliata, monete, avendo avuto Tri-poli una propria zecca), quindi pietre incise, pochi oggetti di età litica, giorelli, una magnifica iscrizione neo-punica (la lingua fenicia dell'Africa nell'epoca romana) e gli oggetti della ricordata necropoli.

I Verdi — Cinquant'anni di storia alpina, a cura di Renzo Boccardi - 2ª edizione; 170 pagine, 30 illustrazioni fuori testo - Alfieri & Lacroix, Editori - L. 15 .-.

Il volume, pubblicato sotto gli auspici dell'Associazione Nazionale Alpini nel cinquantesimo anniversario della fondazione del Corpo Nazionale Alpini, è giunto alla sua seconda edizione, riveduta e notevolmente aumentata. E davvero lo merita, giacchè, staccandosi dal-

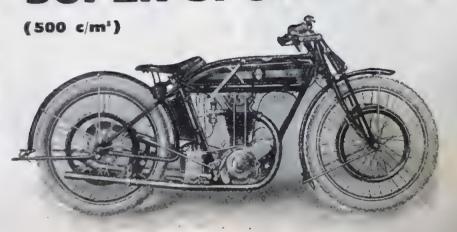
TRADATE (Como Stabilimenti

della "Targa Brescia-Ponfe

cilindrata nelle recenti gai "Circuito Golfo Tigullio,"

frionfafrice

superba La superbe SUPER-SPO



È in allestimento il nuovo Modello SUPER-RAID 3 1/2 HP di Grande Turismo.

per N 0 Cilindr Raid (2-3 Sidecar

le contingen i della commemorazione, me olonde in una collana di scritti limpidi e per spient una computa celebra, ione delle gesta degli. Vioni sin campi di l'artrea, di l'ibia, delle Alpa, del l'arve, d'Albama, Certe pagine, come quelle in cui. Tommiso Gullarati Scot ti revoca la commovente semplicità di taluni eristolari alpini, non si possono leggere senza un tremeto di intensa commozione, altre contengono elementi di viva curiosità i così di casi dello sentto intorno alla Architettura Alpina e della raccolta di Canti Upini (poesie e musiche), particolare fatica di Renzo Boccardi, che al volume intero ha dato la sua ardente passione d'italiano e di alpino, la sua perizia di infaticato raccoglitore.

ARISTIDE SARTORIO - Sibilla - Poema drammatico in quattro atti - Edizione de L'a Eroica > (Cas. Post. 1155, Milano) L. 300 pei prenotatori; poi L. 375.

Facciamo uma eccezione alla buona regola che ci siamo imposti, di non parlare in questa rubrica se non dei volumi che hanno attinenza al fenomeno turistico, inteso nei suoi multiformi aspetti, per segnalare a quanti amano le belle edizioni d'arte il volume del Sartorio, che Ettore Cozzani, con amorosa cura, ha dato alle stampe. Si tratta di una edizione superba e, in certo qual senso, unica; giacchè il Sartorio non ha solamente composto il poema drammatico, di-

segnato le molte illustrazioni in biauco e neto che lo commentano, ma ha anche di suo pugno scritto tutto il testo che appare quiodi, nella nitida riproduzione, come un di queeli antichi codici manoscritti, che dal periodo umanistico in poi costituirono la preziosa preda degli studiosi e dei dotti. Tilune illustrazioni mostrano tutta la potenza espressiva del Sartorio: quelle che raggiuppino folle e masse, così come quelle in cui il giuoco delle ombre e delle luci è trattato con delicatezza di colorista insigne.

Dott. prof. G. S. VINAJ e Dott. R. PINALI.

Le Acque Minerali e gli Stabilimenti Termali, Idropinici ed Idroterapici d'Italia.

Volume II, pag. 640 - Milano - Umberto Brioni, Editore, 1923 - Ed. fuori commercio.

Il primo volume di quest'opera, pubblicato nel 1916, costituisce già una rarità biblio grafica. Edita per l'iniziativa generosa di un intelligente industriale, Alfonso Wassermann di Milano, sotto gli auspici dell'Associazione Medica Italiana di Idrologia, di Climatologia e di Terapia Fisica, l'opera intende a far conoscere nel miglior modo possibile le nostre stazioni balneari, le nostre acque, i nostri mezzi di cura fisica, a dare una idea possibilmente esatta del valore loro e della loro importanza.

Certamente gli autori (è doveroso qui particolarmente ricordare il compianto prof. Vi-





LAMPADE ELETTRICHE

SENZA BATTERIA SENZA PILA

Illuminazione PERPETUA ottenuta meccanicamente.

Lampada Tascabile Lampada da Guardia Lampada per Bicicletta

Lit. 75.-

Lit. 100.-

Lit. 100.--

Merce franca domicilio se pagata anticipatamente a mezzo vaglia postale. - Per spedizioni contro assegno Porto, Imballo, Spese postali a carico del compratore. - SCONTO AI RIVENDITORI

Concessionario per l'ITALIA e COLONIE:

ROBERT ULMANN - Piazzetta Serra, 5 - GENOVA



S. A. BORSALINO GIUSEPPE & F. 110

CASA FONDATA NEL 1857

ALESSANDRIA (Halla)

naj, che segui, rappresentò e diffuse in Italia gli insegnamenti della scuola di Guglielmo Winternitz, il fondatore dell'idroterapia clinica, e intorno ad essa molto lavoro col serepo vigore di una intelligenza abituata alla scrupolosa e alla diligente osservazione dei tatti e alla investigazione scientifica di essi) lanno pienamente raggiunto lo scopo. Comprendeva il primo volume, oltre che alcune interessanti monografie scientifiche, la trattazione delle stazioni del Piemonte, della Liguria, della Lombardia, dell'Emilia, della Toscana e dell'Umbria. Il volume secondo, compilato saltuariamente durante il periodo bellico come lo permettevano le circostanze, presenta al medico italiano le stazioni idrominerali e climatiche di parte dell'Italia Centrale, di quella Meridionale, delle Isole nostre e delle Tre Venezie, chiudendo così la vasta materia che il prof. Vinaj aveva divisato originariamente di distribuire in tre volumi.

L'opera, stampata in 20.000 copie ed inviata a tutti i medici d'Italia, venne accolta con largo favore da alte autorità della scienza e della politica. È ormai pressochè totalmente esaurita, ma verrà certamente ristampata in seguito in una nuova edizione largamente ampliata ed accuratamente riveduta.

BUZZETTI P. Le chiese nel territorio della antica comunità di Piuro. - Chiavenna, Cali-

gari e Pairola, 1921; pag. 150; L. 4, « a beneficio dell'erigenda chiesa votiva per i morti nel seppellimento di Piuro (Chiavenna) avvenuto nel 1618 ».

Le Grandi Prove Ippiche - Milano, febbraio 1923 - Alfieri & Lacroix, Editori - L. 15. La ricca e interessante pubblicazione dà notizie dello sviluppo dello sport ippico nei principali Paesi del mondo e delle varie manifestazioni cui dà luogo nel nostro Paese.

ENRICO DI MONTEMALO - Sulle rive della Brenta, Guida-ricordo di Bassano - Bassano,

Tip. Ant. Vicenzi, 1922.
La graziosa e pittoresca città della Brenta ha trovato un nuovo ed amoroso illustratore.
La Guida è assai ben fatta per diligenza competenza e praticità. Peccato che del tutto insufficienti siano la pianta della città e la

carta del territorio.

UGO MARCHETTI - Guida di Bolzano-Gries -

Merano, S. Poetzelberger, 1922. È, sè non erriamo, la prima Guida locale in italiano del capoluogo dell'Alto Adige. Non priva di pregi, sebbene in alcune parti ridondante (così il cenno storico e l'illustrazione del Palazzo dei Mercanti) e insufficiente in altre (le descrizioni del Duomo e del Museo). Buona l'appendice sui dintorni.





RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T.C.I.

DICIASSETTESIMO FLENCO (a tutto il 31 gennuio 1923

Periodici e Riviste.

Miceso. — « Auto Italiana », Rivista Mensile Automobili Motori Aviazione. — « La Vaglieria ». Rivista Mensile Industrie della Maglia e Affini (via L. Settala, 4): 25 %

Forma, - Il Fotografo, Rivista (via Cernaia, 18): 20 % aton armu

Dit e Commerciali.

Dami Articoli Fotografici -- Antonelli Angele (via Argire, 95 10 % (sugli acquisti). BENEVENTO

Generi Alimentari. — Tanga Enrico (corso Garibaldi, 101). 10 % (sugli acquisti

RRA (Cuneo) Confetteria e Offelleria. - Converso Luigi (via Vitt. Ema nuele): 10 % (sugli acquisti)

Cartoleria. — Dessi Giuseppe (via Manne, 1): 5 % (sugli acquisti). — Guicciardi Roseline (piazza Yesse, 7): 10 % (sugli sequisti). CASTAGNARO (Verena).

Manifatture, Mercerie. — Zara Marco: 5 % (engli acquieti) CATANIA.

Calzature. — Masumeci Carmele (via Garibaldi, 49): 5 % (sugli acquisti).

Cancelleria, Cancelleria, Cartoleria. — Nicola Jovane & Figli (Porta Uzeda, 8): 5 % (sugli acquisti). Pasticceria. — Catania Giovanni (via Mancini, 10): 6 %

(sugli acquisti).

Tessuti. — Barbagallo & Castelli (via Etnea, 154): 5 % (sugli acquisti).

FINALE EMILIA (Modena). Cappelleria, Tintoria. — Vincenzi Antonio (piazza Verdi, 7): 10 % (sugli acquisti). FIUME.

Radiotelegrafia. — Società Anonima Fiumana delle Ra-diocomunicazioni (piazza Regina Elena - Palazzo Adria):

2 % (augil acquisti di libri e apparecchi nantici e raliolelegrafonici).

Ristorante. — Ristorante - Alfa Bella Napoli - (di Napoli Alfredo), (via XXX Ottobre): 10 % (sull'importo delle

ronsumazioni). Foggia

Parmacia. — Brindisi Michele (via Salvatore Tugini, 2-4).

10 % (sugii acquisti la genere); 5 % (sulle specialità

Tarmaceutiche). FURMIN (Caserta)

Cartoleria Profumeria « Sirio ». "— Agresta Enrico (via Vitruvio, 13 C.): 5 % (sugli acquisti).

Gallifoli (Lecco).

tritcoli Vari. -- Flora Agerislao: 15 % (sugli acquisti di oggetti meri e bambole).

Pubblicità e Reclame, --, Coluccia G. (via del Forni, 30): 5 % (sull'importo dei compensi per affissione di mani. festi e reclame).

GEILARZA (Cagliari).

Mobili. — Schirra Cocco Valentino (via Vitt. Emanue. le III): 20 % (sugli acquisti). Godo (Ravenna).

Savini Domenico (via Facatina, 6-7): 10 % Farmacia. (sugli articeli farmaceutici).

(sugli articeli farmaceutici).

Materiale Turistice. — Tanesiai Antenio (via Faentina):
10 % (sui lubrificanti e benzina).

Riparazioni Auto-Meto-Velo. — Emiliani Giovanni (via Faentina, 10): 5 % (sulle riparazioni e acquisti gomme).

Riparazioni Auto-Garage. — Bernardi Cesare (viale Staziono, 1): 10 % (sulle riparazioni e stazionamento in garage).

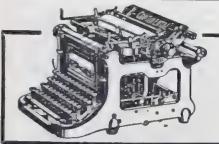
Riparazioni Velo. - Piccinini Vincenzo (via Faentina): 10 % (sulle riparazioni). IVREA (Torino).

IVREA (Torino).

Ascessori Auto. — Zerbino & Dressano: 5 % (sugli acq.).

Armi e Munisioni. — Zan G. Battista (via Arduino, 45): 5 % (sugli acquisti).

Articeli Casalinghi. — Getto Fiorenzo: 3 % (sugli acq.).
Articeli Fotografici. — Girodo Giuseppe (corso Cavour. 5): 5 % (sugli articoli fotografici escluso i preventivi).



CONTINENTAL

Concessionari esclusivi: E. LEVI & C.

MILANO (3) ~ Via Monte Napoleone N. 23 - Telefono N. 99-80 ~ Via Due Macelli N. 97 - Telefono 79-24 ROMA (7)



Porto Maurizio \$36C030C23CCC0707777710966710710200770713471201091012077777777777777777777777777

II migliore Olio d'Oliva da tavola e medicinale

FACILITAZIONI AI SOCI DEL TOURING

PROMÉTHÉE

ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. - DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E CO-LONIE. - SOSTITUISCE LA DINAMITE. - TRI-PLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO.

Non occorre deposito per riceverio a 25 Cg. per volta. Vlaggia come prodotto chimico anche a grande veloc.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMETHEE

Via XX Settemb. 29 - GENOVA - Telefono 13-24

3000

MILANO (17) Via Vincenzo Monti, 21 Latte condensato con zucchero marca Nutrice senza zucchero marca S. Giergie. Latte naturale sterilizzato "Grifone. Burro Excelsior - Crema sterilizzata in scatole.

SPECIALITÀ PER ESCURSIONISTI:

TUBETTI LATTE CONDENSATO

30.00 TOTAL STATE OF THE Y L COST PROPERTY the real property that the world 4 STATUTE OF The second second A F LOTE IN A COMMITTEE OF THE ACTION OF THE . SE. ST THE SET TO The Individual Time of the reserve III . . To several 5 - W

1 -Int — for the control of the control

一 一 一

em it was - to the same of the same

Toron - It may be a 12 families

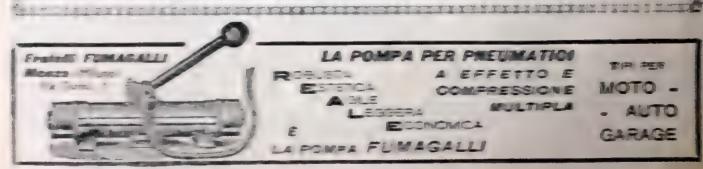
. . - 2 -1-

To the transfer of the transfe and the state in . Section Constitution I to hear present ≜रण - 1° 1 द.स . 28 any in a two to be a seem to an enter the 3 17 42 V for the - 1 to Date to by these 2 T & 95 LT T ... The state of the s and William . o menor per cold a f - Hirecon Come it is the Two Carmen II . 4 mile account; 2 % mil interes - workers - with the opening TATE IN COMM with immore . ", u.c. arrange is, we The state of the s horse latres - free : house rom I is The state of the s Property profess — I would be the first of the same of The state of the The second of the second of the The fame of the state of the st Mar and Mark to the 1 Mars 127 Principal e Rivinte. The state of the lease a comment

R.R. Terme di VALDIERI e Grand Hotel

Stazione Idroterapica e Climatica di l' ordine, per la cura delle affezioni reumatiche. Delizioso soggiarno Alpino, metri 1375 s. m.

The second of the second Directions SLTELL - The Lart. Liberta. 21 - Taring



LA POMPA PER PREUMATION

ROBLETA ESTECA ABLE A EFFETTO E COMPRESSIONE MULTIPLE

THE PLEASE MOTO -AUTO GARAGE

ECONOMICA LA POMPA FUMAGALLI

LEGGE

VOLETE?

a yar. Himi, apparezhi e mace? Se ante de un

DE LEMINOTECHICO RESTAN Mille XX Settembre, 2 - Torino



FRANCESCELLI ANTENNO

21 WISSISM STRAWIERE Temmin : "The sale of the Control of

bonamenti antopological and the state of th Corres (Frence) - Giornale a B Cabamanata Pictorine e Ditte Commerciali 5 to the Control of t The transition of the control of the omisti) RETTOLA (Piacenea). reuseppe Molinari (plazza Cristoforo Colom-R

: 1 % (sugli acquisti). CATANIA.

Catani

CORTGLIANO CALARRO (COSCREA) Articeli di Geramica — Spataro Enzo. 5 % (sagli ac-

(a.t. ture e Caoiami - Cardamone Francesco. 5 % (un-

Tessuti - Andrea Bruno: 10 % (sugli acquisti).

Biancheria, Cappelli, Maglierie, — Covelli I (piazza Vottoria, 6-8): 5 % (sugli acquieti). Covelli E. & Figlio

Foliano (Perugia).

Editore — Campitelli F.: 10% (sulle proprie edizioni).

FORMIA (Caseria).

Loggicia. Consessons, Meriore — Fi
Lome, 34. 3. sugii acquisti. - Filosa Pielro via Ru-

Vateriale Elettrico — Costa Silvio (via XX Settembre, 17

Giabus (Cotamin). Formacie - Grassi Mario (via Etnea, 13): 10 % (sul distribution) no Priminite, 23 50 Out

onition of the Palestro, 7) value (sulle proprie sperimitie) Lance

tem. on my tree one v Figlio via Augusto las. trata i i i i i i into i into Francesco (via Vittorio

triant in the sun and acquisti convanue & C (converted to the sun acquist) hatzantergy between coron vitt i manuele, 0: 10% (mgt) ar.

quisti).
Articoli Sanitari. - Sabato Amieto (via Umberto I, 25).

Articoli Sanitari. — Sapato Amieto (via Umberto 1, 25, 2 % (sugli acquisti).
Confezioni, Mode. — Greco & Maggio (via Francesco habieli): 5 % (sugli acquisti).
Elettricità, Fotografia, Ottica. — Staffleri Antonio (via Vitt Imanuele, 7 % (sugli acquisti).
Potografia. — Rosario Cartino (via Templari, 10: 10 %).

(sui lavori folografici).

Lucca (Glannotti). Confesioni in muglia - Pagul & Cantini (via Matteo Civitali, 16): 5 % (sugli acquisti).
Lussispiccono (istria)

- Lussin Dante (Riva IV Novembre): 5 Articoli pari (sugli acquisti).

gli acquisti). — Dusan Besbradiza (Riva IV Novembre, 166): 5 % (sulle consumazioni). Marsala.

Vini, Marsala. — Trincilla G. & Figli: 5 % (sugli acceptance)

Autogena — Shu (19). quisti).

- Sturmo Angelo (corse Busnes Saldatara Aires, 66). 10 % (sugli acquisti). MILANO (5).

Scuola di Taglio — Prof. Barbiero C. (corso Italia, 14): 10 % (sulle tariffe della scuola).

Stilografiche. — Sensenhauser Arturo (via Bagutta, 24):

15% (sugli acquisti).
Tanneti Telerie - Colivà F. A. fwts Marizont 44): 10%

LEO TERAPIA N ALUGANO

OLIO MEDICINALE ALL'ETERE FENIL - SALICILICO, ricostituente, aiuta la digestione, guarisce le emicranie, le malattre dell'intestino e dell'apparato digerente, la stitichezza, ottimo nei morbi utero-ovarici e nella

CATRAMINOLEUM: catarri bronchiali, bronchiti, raffreddori, malattie della vescica e dell'albero respiratorio OLIO JODO - FERROSO: malattie del sangue ed infettive, ricostituente specifico per gozzo, nell'arteriosclerosi, nelle forme epatiche e riducente del sistema linfatico.

RAMNIOLO: sinla e regola le funzioni del corpo senza dolori ed irritazioni.

OLIO FOSFORATO: ricostituente del sistema osseo, riparatore delle forze negli esaurimenti.

EMULSIONE OLEO FOSFO-INOSIT: convalescenti, bambini, organismi deboli e soggetti a disturbi digestivi e di assimilazione, nel rachitismo, per coloro che sono costretti ad alimentazioni così dette leggere, per chi sopporta gravi fatiche. Nelle psicopatie è rimedio infallibile.

EMULSIONE SULFOGUAIACOL COMPOSTO: bronchiti croniche, pleuriti; nella tisi fa cessare completamente la febbre ed i sudori notturni, ridà l'appetito e le forze.

Olî puri d'Oliva

GIOVANNI MALUGANO ONEGLIA

_ requisti di Linoleum); 20 % (su forniture d'al-1 1 2

Occiono (Como),

- - Marazzi Carlo di Clivio (via Milano): 5 % Agents is

Onino (Como) - (Valenvia).

Vano etti Lingi (via della Rocca, 44), 10 %
sagi acquisti e riparazioni).

Padova.

1. Orologeria. — Morellato Silverio (via Guarion-PALERMO

recurrence - Cottone L. & C. (corso Vitt. Emanuele, ... 10 % (sugli acquisti).

PIOMBINO (Plan). Menifetture, Tessuli. - Ancillotti Tamiro (via E. Zola,

19-23): 6 % (augli acquisti).

19-23): 6 % (augli acquisti).

10-23: 6 % (augli acquisti).

10-24: 10): 15 % (augli acquisti e servizio di Toilette).

10-25: dentaria, — Ferrari Alfredo (via Renato Fucini): 1. % (sui lavori e dentifrici).

POLA. historinte. - Venutti A. (via Clivo Grion, 1): 10 % (sui-.e consumazioni).
Primiero (Trento).

Felografia. - Nanni Gadenr: 10 % (sugli acquisti).

Roma.

Arficoli per Auto-Moto-Cicli. — Calconi Leonardo (via Augusto Valenziani, 18); 10 % (sugli acquisti).

Macchine Fotografiche, da Scrivere, Fonografi. — Sanfllippo A. (via Santiquattro, 29); 8 % (sugli acquisti).

Ristorante. - Moretti Filippo (P. Foro Traiano, 4). Ristorante « Ulpia »: 10 % (sulle consumazioni Salve (Locce)

Generi Alimentari e Goloniali. — Luna Nicola: 2 % (sugli

8. Manino (Repubblica)

Reffi Rufo (via Bra-Oggetti Artistici e di Ricordo

mante): 10 % (sugit acquisti

TERRANOVA DI POLLINO (Potenza).

Farmacia. — Lufrano Pasquale Emilio: 10 % (sui medici-

nali e drogbe). Maglierie, Seterie. - Mosetti Mario (via Nizza, 106): 10 % (augli acquisti). TREVISO.

Olii, Vini. - Paronetto Umberto Ettore (via S. Antonio, 146): 5 % (augli acquisti)

TRIESTE. Confezioni, Mercerie. - Cerno Glusoppe (piazza Unità, 3):

6 % (sugli acquisti).

Ombrelleria, Pelletteria, Valigeria — "Alla Città di Torino" (via Mazzini, 22): 15 % (sugli acquisti)

VENEZIA

Articoli d'Ottica e Precisione. — Biadene Antonio: 10 %

(sugli acquisti).

Cancelleria, Legatoria, Tipografia. — Leonardi Emilio (Rialto, 100 - Sestiere di S. Polo): 5 % (sugli acquisti).

Viareggio (Lucca).

Profumerie, Articoli Toilette. — Pulga F.lli (viale Marconi, 35): 10 % (sugli acquisti).

Vicenza.

Fotografia. — Rizzoli F. A. Cappello P. (via Gerefoli

Fotografia, — Rizzoli E. & Cappello P. (via Garofoli-no, 2): 10 % (sui lavori fotografici)

T. C. I. DEL SOCI BENEMERITI

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA.

Pietrabbondante, Carosello Genuaro, Pieve di Cadore, Giacobbi Mario, De Cristoforis Giuseppe, Pinerolo, Mai-notto Giovanni, Piombino, Nicolai Gactano; Pisa, Vanni magg. Nicola, Pistoia, Zanni Giuseppe, Zocco Salvatore; Poiana Maggiore, Corradini Guglielmo, Pola, Vezzani Franco, Pollane Biellese, Chiavazza Daniele; Ponte di Nossa, Pedroni Pietro, Pontelagoscuro, Ruggeri Igino; Pontremoli, Lecchini Raffaele; Ponzano Magra, Ferrari ing. Francesco; Ponzone, Zerbo Flaminio; Porto Said, Nanni Vittorio; Prato, Tansini Annibale; Primiero, Orsingher Antonio; Quagliuzzo, Paudice Giuseppe; Quarona Sesia; Zignone Michele; Quarto dei Mille, Fiorina Aldo; Ravenna, Baldini Aldo; Reggio Calabria, Galliadi Gino; Reggio Emilie, Guardasoni Ildebrando, Leoni Iginio; Riesi, Giambusso rag Gaetano; Rifredi, Barlesi Armando; Ripatransone, Tozzi



LA GRAN MARCA DI MODA!

Le preferite per la loro grande eleganza e solidità. Le più perfette per il materiale di gran marca im-piegato nella loro costruzione. Manubrio a doppio leve rovesciate. Copricatena interamente freno a chiuso. Catena e ruota libera Coventry originali. Pedali a sega. Gomme BERGOUGNAN & TEDESCHI. Completa di accessori, borsetta e pompa. Polizza di garanzia.

SPERANDEO & C. - MILANO Via Castelmorrone, 20

PRODO' TORINO

Adanti Alfredo, Antico Giovanni, Candori Adanti Alfredo, Antico Giovanni, Candori Cini, A Mariano, Giabacchini ten Damato, Cialoni Cini, Cini, A Macè, Ciabacchini ten Damato, Cialoni Cini, Cini, A Mariano, Gritter magg. Ottor no, Lorenzini Cini, Sorrento; Tramontano comm. Guglielmo; Soverato, chisi Antonio; Soverato Marina, Lazzaro Francesco; Spezia, Perazzo Cleto; Spinazzola, Lanubile Nicola; Stanghella, Traviglio rag. Gaetano; Sulmona, Adami Alfredo; Suzzara, Carrà Edy; Taranto, Capone Teodorico; Terlizzi Marinelli Giovene Giusepe; Todi, Rosati Umberto; Tolmino, Ribolli Mario; Torino, Annibaletto Gino, Castello Ottavio, Copelli Mario, Fano cap. Mario, Ferraro Luigi, Filippi Federico, Fuselli geom Gaudenzio, Galleana Antonio, Giorbi Gilberto,

Inaudi Luigi, Jalla Ermanno, Palma Mi hele, pana R'a works Vissio Giuseppe; Traghetto, Brivan aluto, Trassela Vissio Giuseppe; Traghetto, Brivan aluto, Trassela lo, Moglia Silvio; Trento, Della Pine Euro, Mo-chello Salvatore, Perondini Aldo, Soni Gino; Treviso, Vissio Giuseppe, lo, Moglia Silvio; Trento, Della Lo, Moglia Silvio; Trento, Della Lo, Moglia Silvio; Trento, Della Lo, Sani Gino; Treviso, schello Salvatore, Perondini Aldo, Sani Gino; Treviso, schello Salvatore, Perondini Aldo, Sani Gino; Treste, Artelli Riccardo, Bussanich Franco, Hermann Ermanno, Montanari Mario, Olmi magg Roberto; Tropea, Adilardi Giulio; Udine, Chessa Anselmo, De Agostini rag. Lui. Silvio, Udine, Chessa Anselmo, De Agostini rag. Lui. Silvio, Va dilo Cattaneo Carlo, Vallata, Pavese Tomaso; Valle Lomellina, Agneti geom. Carlo, Vallo della Luc nia, Possi Ilina, Agneti geom. Carlo, Vallo della Luc nia, Possi Ilina, Agneti geom. Carlo, Vallo della Luc nia, Possi Ilina, Agneti geom. Ermento, Vanezia, Borran Valperga, Vitalini geom. Ermento, Vanezia, Borran Marco, Camerino Giacomo, De Ronzio ing Gommi Lucchini Giusepe; Ventimiglia, Cottara do Casta Vanezia, Antico Angelo, Manzati rag Giusepe, Pant Ioni ten Luigi, Sacchetto Ferra cio; Voghera, Bardaso Domenico

MEDAGLIA DI BRONZO

MEDAGLIA DI BRONZO

Altamura, Orfanoirofio Antoniaro Ferumundo, Amelia, Seguiti Tullio; Ancona, Castignani Amato, Cherubini Fiorenzo, Tozzi Aldo, Antorivo, Bolzoni Azostino, Aquila, Lembo Marcello, Arano di Puglia, Janneo, Aquila, Lembo Marcello, Arano di Puglia, Janneo, Michele; Ascoli Piceno, Bormioli rag. Quantilio; Bagnara Calabro, Di Leo Andrea; Barcellona, Cambria gr uff Francesco; Bari, Gusman grom Vimenzo, Izibano rag. Renato; Belluno, Mattei avv. Guido; Banco, Palumbo Colmio; Biella, Vittone Mario; Bologna, Franceschi avv. Pier Luigi, Gragnoli Enrico, Mantegar, reing. Giovanni, Nobili Paolo; Bolzano, Fantocci Tullio Borgo S. Lorenzo, Canali Gino; Bregonze, Floravanzo Ascanio; Brescia, Vaccari avv. Andrea; Bronte, Barbaria Emanuele; Bucarest, Farisato rag. B. M.; Cabernardi, Negroni Domenico; Cagliari, Oresti Oreste, Podda Giuseppe; Cameri, Colombo Pietro; Campagna, Tullio Elefante; Campobasso, Colitto avv. Francesco; Capri, Federico Raffaele; Carlasco, Stoppini rag. Giovanni; Carrara, Austi Emilio; Casale Monferrato, Caligaris Natale, Zardelli rag. Edoardo; Caselle di Sommacampagna, Unione Giovanile Excelsior; Castellanza





Pinardi Oscar; Castelnuovo Garfagnana, Collitorti Osvaldo; Castiglione Olona, Monti Enrico; Catania, Ferro Ignazio, Muratori rag Filippo, Paratore Giovanni, Prudente Giuseppe; Cento, Chiarati Francesco; Champoloux, Mogliazzi Tiburto; Chiesa, Angiolillo Attilio; Chieti, Jovino Tomaso; Cittadella, Casotto Luigi; Ciettavecchia, D'Urso Amore Angelo; Coccaglio, Barbieri Bernardo; Codigoro, Dagnoni Ermenegildo; Copparo, Pellandro rag Icilio, Cordoba, Ferraro Placido; Contigliano Ligure, Spinelli Luigi; Correggio, Pietri Antonio; Cossila S Grato, Perono Pietro Giovanni; Crema, Crivelli Carlo; Cremona, Astori Giuseppe, Bertoli Adolfo, Frazzi magg. Romeo, Rossetti Guido; Crevalore, Passcrini Giudo Mario; Desenzano sul Lago, Andreis Antonio; Esanatoglia, Oltolina Giuseppe; Ferentino, Casali dott. Giuseppe; Ferrara, Serravalle Giuliano; Figline Valdarno; Staderini Aldo; Firenze, Batistino Eruno, Cioci Ferdinando, Maleci Dario, Penzo Tobia, Folgaria, Plotegher Alcide; Foligno, Zappelli dott. Carlo; Prascati, Lippi avv Mario; Gaeta, Marro magg tro; Galbiate, Realini Giovanni; Gavorrano, Biancardi Enrico; Genova, Cozzolini Vasco, Franchini Aldo, Frisciani dott. Arrigo, Grasso Puglisi P., Lunaro dott rag Antonio, Piccardo Luigi; Giarrè, Grassi Giovanni; Gioia del Colle, Donvito Francesco; Girgenti, Fradella cap Ruggero; Gorizia, Francone Arturo, Grossi Luigi, Gutumann Arturo; Grosseto, Cecchelli Amos; Grottaglie, Cafforio prof, Ciro; Haut Katanga, Ribatto Costantino; Introdacqua, Susi Gaetano; Isola del Liri, Pisani Emilio; Isola dei Tremiti, Jannone cav. dott. Germano; Lagonegro, Sarno Francesco; La Maddalena, Alia Amelio; La Rotta, Martini Gino; Larderello, Rossi Giotto; Latisana, Dal Lago Carlo, Legnano, Marelli Marco; Livorno, Barzetti dott. Emilio, Butelli Lelio, Dini M Rossocci Alessandro, Salsiccioni Alberio; Locarno, Mainardi Emilio; Londra, Cianciosi Mario; Locarno,

gnani Claudio; Messina, Cammistraci Mario; Mestrino, Luciani Guido; Meta di Sorrento, Longobardo G.; Milano, Agosti Giulio, Arienti Aldo, Bona Giovanni, Cannelli rag Ostilio, Ceretti Paolo, Cocci Remo, Pousek Federico, Frangi Ferdinando, Frigerio Erminio, Friscone Battista, Gasparini Giuseppe, Gilberti Arturo, Mame Giuseppe, Manatrizio prof. Luigi, Marcionni Giuseppe, Matera Salvatore, Mauri Ettore, Mazzucchelli Camilio, Melli Arturo, Sanfelice Mario, Sozzi Giuseppe; Mirandola, Tersi Giovanni; Modena, Mandini Luigi, Vezzani Giuseppe; Modica, Risino Ignazio; Monteargentario, Gramegna Toti Francesco; Montesano, Santini Ippolito; Montescudo, Ventimiglia dott Savino; Montole Agliana, Velani Silvio; Montorso Vicentino, Modlini Giusepe; Monza, Prini Pietro, Sirtori Paolo; Monzone, Bini Agostino; Muro Lucano, Falovo Ilcandro; Napoli, Attanasio Filipo, Bulotto rag. Corrado, Cappa Mario, De Muyder Corrado, Fraschetti prof. Cesare, Magaldi Emilio, Palomba Bartolomeo, Piperno Tranquillo, Primavera avv. Ettore, Stasi Leopoldo, Tropiano Giuseppe, Tucci avv. Antonio; Niscemi, Blanco prof. Giuseppe; Novi Ligure, Remotti Sebastiano; Oderzo, Princivalli Massimo; Olgiate Comasco; Ciapparelle Antonio; Ostra Venere, Fabbri Enrico; Ovada, Rago Isidoro; Padergnone, Miori Lino; Padova, Covre Ugo, Fioretti Dino; Pagnacco, Savio Pietro; Palermo, Barbero Amico Pietro, Caramuzza Enzo, Fotto cav. uff Angelo, Maestri Aurelio, Mosca cap. Luigi, Messina Vincenzo, Perret Stefano, Ragusa Carlo, Scurria Francesco, Sortino Giovanni; Parigi, Salnard Federico; Parma, Contini Fiorello, Marcuzzi Mario; Passo Pordoi, Dezulian Francesco; Persiceto, Cavicchioni Giulio; Pescia, Niccolai rag Gino; Piobesi, Cavallo Giuseppe; Pianosa, Cabulo Adamo; Piazze, Grossi Gualtiero; Pisa, Manetti Amilcare; Poggio Renatico, Giulaini Emilio; Policastro del Golfo, Caldoni Marzio; Ponte a Coppiano, Del Terra Gino; Pontedecimo, Rozeto Franco; Pontedera, Donatone Ettore; Pontelagoscuro, Corsini Leonardo; Pontremoli, Toninelli Tibaldo; Pordenone, Facca Umberto; Portoferra

Cartoline illustrate "BRUNNER"

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA



le preferite



MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA







EVINRUDE

IL MIGLIORE DEI MOTORI FUORIBORDO

WENNER & SCHLAEPFER VIAMEDINA 5 NAPOLI

Prato di Principato Ultra, Grillo Florindo; Primolano, Fontanari Quinto Antonio; Ramiseto, Bassi Giuseppe; Reggio Emilia, Fontana rag. Fausto; Repubblica S. Marino, Niccolini Cesare; Riccia, Reichembach ing. Giov.; Rimini, Buonaccorsi Edgardo, Fuiani rag. Alfredo, Lazzarini Antonio; Rivarolo Ligure, Guidi Giovanni; Rodi, Rotondi Vito; Roma, Bertinotti Eugenio, Boccanera Vincenzo, Branca Spartaco, Carbonara Guglielmo, Cardelli Romolo, Cavallucci Enrico, De Barbieri ing. Tito, Della Valentina G., Di Verola Tullio, Francia rag. Michele, Loconsolo Mario, Poma Giuseppe, Presti Antonio, Puccinelli Giulio,, Silva Ettore, Terracina Giovanni, Zenga Marco; Romagnano Sesia, Brugo Giovanni; Rovereto, Fucci rag. Vincenzo; Salerno, Cappuccio cap. Luigi; Sampierdarena, Del Buono Vincenzo, Micheletti Ugo, Traverso Luigi; S. Daniele del Friuli, Peresutti Davide; S. Ferdinando di Puglia, De Mattia prof. Nicola; S. Giovanni in Fiore, De Marco rag. Attilio; S. Ilario Baganza, Fedolfi Nello; S. Michele climadolmo, Gregorini geom. Silvio; S. Michele sull'Adige, Boni Giglio; S. Quirico di Vernio, Petracchi Ovidio; Sansevero, Cupaioli Enrico; S. Vito dei Normanni, Anglani prof. sac. Giusepe; Santa Chiara, Giuntini Ferdinando; S. Maria Capua Vetere, Caruso Luciano; S. Maria Maddalena, Chiarioni Ferruccio; Saronno, Mussi Guglielmo; Sarzana, Barzi Aldo; Savona, "Cosentino Salvatore; Scalea, Imparato Mario; Senigallia, Selloni Ferruccio; Cianfanelli Luigi; Sibari, Abbamonte Gino; Siena, Nencini Terenzio; Siracusa, Mancarello Vincenzo, Calefana Michele Nuovi Soci pel 1923 Prato di Principato Ultra, Grillo Florindo; Primolano, Fontanari Quinto Antonio; Ramiseto, Bassi Giu-

gi; Sibari, Abbamonte Gino; Sie-na, Nencini Terenzio; Siracusa, Man-carello Vincenzo; Solofra, Misfatto Antonio; Spezia, Panizzi Emilio; Spoleto, Pascucci ten Giovanni; Ten na, Di Giovanni Salvatore; Terlizzi Di Nuzzo Germano; Torino, Andi

Giovanni, Bianchi Pietro, Bonando Giuseppe, Brogliat ti Giovanni, Carbonatto Antonio, Ciocchetti Giovanni, dell'Oglio Baldassare, Merlone Pasquale, Pasta Giovani, dell'Oglio Baldassare, Merlone Pettigiani Mario, Ruleus ti Giovanni, Carbonatto Antonio, Ciocchetti Giovanni, dell'Oglio Baldassare, Merlone Pasquale, Pasta Giovan, ni, Perbellini Antonio, Pettigiani Mario, Ruleut Zenobio, Testore Giovanni; Trento, De Luca cap. France. Sco, Gallio Carlo; Treviso, Cervellini rag. Mario, Tessorato Ernesto; Tricesimo, Tami Giuseppe; Trieste Angeli Ugo, Anzulovich cap. Michele, De Gironcoli dott. Ugo, Moro Sebastiano; Tripoli, Isacco Meshud Racach Scibilia Francesco, Tomaselli ten Dario; Trofarello, Pagani prof. dott. Umberto; Vallebona, Guglielmi Lorenzo; Vanzay, Moroni Giuseppe; Vasto, Reaglielmi Lorenzo; Vanzay, Moroni Giuseppe; Vasto, Reagli Giuseppe; Cesana dott. Ermete, Calzavara Rina, Fiore Antonio, Gallitto Prancesco, Montanari Giuseppe, Rizzi Guido, Stringa Felice; Verona, Fraizzoli ing Casimiro, Mutto Benedetto Gino; Veronella, Guadagni Carlo; Viareggio, Bonanno dott. Guido; Vicenza, Moneta Zenone, Scalabrini Giovanni, Treggiari Mau, Moneta Zenone, Scalabrini Giovanni, Treggiari Mau, rilio; Villaco, Pernici Italo; Villafranca, Fregni Ruggero; Villate, Carissano Giovanni; Villimpenta, Stringero; Villate, Carissano Giovanni; Villimpenta, Stringeni Luigi; Vittorio Veneto, Piccin Giovanni; Volpa, go, Bordignon Antonio; Zara, Trojano cap. Vincenzo,

Statistica dei Soci al 31 marzo 1923.

| Soci annuali inscritti al 31 dicembre dei Soci | N. 179.066 | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Da dedurre in via presuntiva il liunicio morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1923 | # 30.000 | |
| and the second inscription of 31 marzo 1923 | N. 149,066 | |
| Totale 5 | N. 33.533 | N. 188,816 |
| Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1922 Idem al 31 marzo 1923 | 1.754 | 35.287 |
| Totale Soci al 31 : | marzo 1923 | N. 224.103 |



AA - Finissimo , 9.50 Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % " 225. peso " 112.50 22 22 27

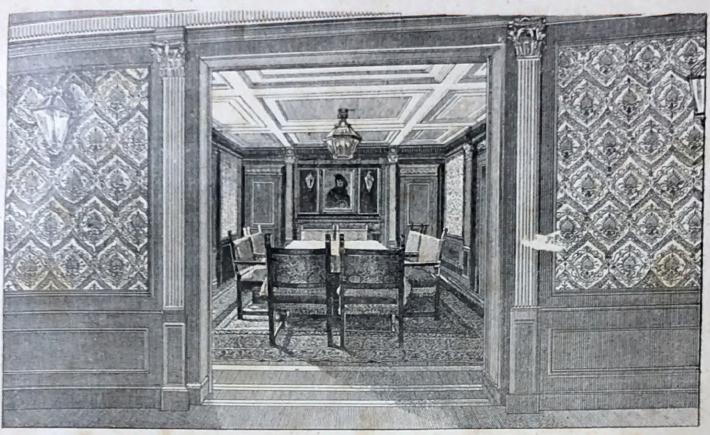
PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - pagamento anticipato, o per assegno senza spese. Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50-25-18 netti.

I SOCI DEL T.C.I. HANNO DIRITTO AD UNO SCONTO SPECIALE E SONO PREGATI DI TRASMETTERCI IL PROPRIO INDIRIZZO PER POTER RICEVERE GRATIS TUTTE LE PUBBLICAZIONI PERIODICHE DELLA DITTA.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scess

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA GENOVA



Saletta da pranzo riservata - classe di lusso - del grande transatlantico della N.G. I.

"GIULIO CESARE,, (Tonn. 22,000 - 4 eliche - miglia 20.84 all'ora)

"The partirà da GENOVA il 20 Giugno e da NAPOLI il giorno dopo per NEW YORK

durata della traversata giorni 9

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

VIA GABRIO CASATI N. 1 — MILANO (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi,

Fonderia Ghisa e Acciaio.

II " SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Lami-

natoio di lamiere.

III " SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi

metalliche, Reti, Laminati a freddo.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".

VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.

I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.

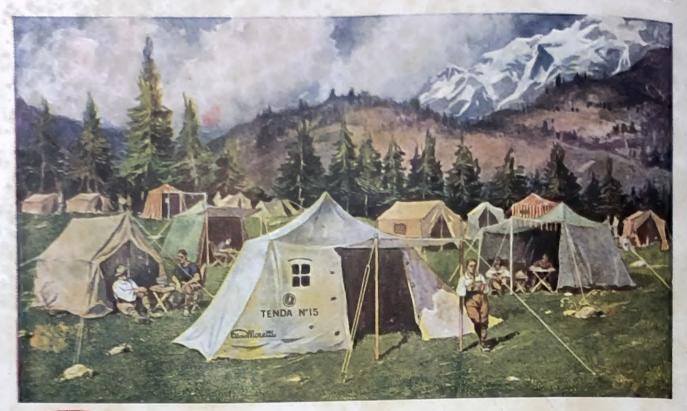
II . DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.

ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.

BOFFETTO (Valtellina): Impianto idroelettrico.

Consoci, inscrivetevi al Campeggio del 1.C.J.!

CONCA DI BY (VAL D'AOSTA)





TENDE DA CAMPO E SPORT

